Niveau(x) d'enseignement: 7 Numéro EDUQ : 8470799
Centre d'intérêt: 874

Legault, Marie-Josée.

Etude pour évaluer les besoins de formation dans le domaine portuaire : rapport final / par Marie-Josée Legault ; [pour le] Cégep de Rivière-du-Loup ; présenté au Service de la recherche et du développement, D.G.E.C.. -- [Rivière-du-Loup] : Collège de Rivière-du-Loup, 1982.
59, [71] p. ; 28 cm.

Bibliogr.: p. 59.

Descripteur(s): *Formation professionnelle *Programme de formation *Elaboration de programmes *Description de tâches *Tâche de l'administrateur *Techniques physiques *Collégial (Niveau)

Identificateur(s) de sujet: *Régulateur du trafic maritime *Techniques des transports *Technologie du transport *Techniques portuaires

---

Traitant du domaine portuaire, la présente étude a pour principal objectif de répondre aux questions suivantes: y a-t-il lieu de développer un ou des programmes de formation pour répondre à des fonctions-types de travail dans ce domaine? Ces fonctions nécessitent-elles une formation spécifique qui n'est pas couverte par l'un ou l'autre des programmes professionnels de niveau collégial? A cette fin, l'auteur procède à l'inventaire des fonctions de travail dans les ports, puis elle tente d'établir lesquelles parmi ces fonctions nécessitent une formation de niveau collégial.

L'essentiel de cette étude exploratoire a été réalisé à partir de rencontres avec des gens du milieu, interrogés lors d'entrevues semi-dirigées et qui ont eux-même fourni la documentation pertinente en vue d'inventorier les tâches propres au secteur portuaire. Le rapport dresse un tableau synthétique des divers intervenants: le premier chapitre traite du Conseil des ports nationaux et des administrations portuaires locales qui en dépendent, le second des compagnies privées qui oeuvrent dans le domaine et le troisième des institutions du gouvernement fédéral. Le dernier chapitre examine la formation actuellement dispensée.

Dans le champ couvert par le Conseil des ports nationaux et les administrations portuaires locales, les emplois sont de type administratif et la formation collégiale de "technicien en transports" répond aux besoins actuels. En ce qui concerne des compagnies privées, le débardage pourrait requérir une formation de niveau secondaire; les autres fonctions sont de nature administratives. Quant aux autres tâches effectuées par le gouvernement fédéral, l'Institut de formation de Transports Canada répond aux divers besoins. Une seule nouvelle fonction pourrait se voir dispenser au niveau collégial; il s'agit de celle de régulateur du trafic maritime.

Type de document: r
Région(s) administrative(s): 03
Financement: Bénéficiaire - Collège de Rivière-du-Loup
Organisme(s) source(s) - MEQ-DGEC
Programme(s) de subvention - Développement institutionnel

FIN

EDUQ 8470799

"ÉTUDE POUR ÉVALUER LES BESOINS DE FORMATION DANS LE DOMAINE PORTUAIRE"

RAPPORT FINAL

PRÉSENTÉ AU SERVICE DE LA
RECHERCHE ET DU DÉVELOPPEMENT

D. G. E. C.

PAR

LE CÉGEP DE RIVIÈRE-DU-LOUP

AVRIL 1982

EDUQ 8470799

CETTE ÉTUDE A ÉTÉ PRÉPARÉE

PAR MME MARIE-JOSÉE LEGAULT

"ÉTUDE POUR ÉVALUER LES BESOINS DE FORMATION DANS LE DOMAINE PORTUAIRE"

RAPPORT FINAL

PRÉSENTÉ AU SERVICE DE LA
RECHERCHE ET DU DÉVELOPPEMENT

D. G. E. C.

PAR

LE CÉGEP DE RIVIÈRE-DU-LOUP

AVRIL 1982

Remerciements

Il nous est important de remercier d'abord sincèrement les personnes sans qui il eût été difficile de réaliser cette étude, car le sujet est peu documenté et le défrichage sommaire effectué ici représente un premier pas dans l'examen de ce secteur de travail et de son fonctionnement interne.

Comme on pourra le constater à la lecture de l'étude, la plupart des connaissances, très spécifiques et non consignées par écrit, devaient être recueillies auprès des intervenants du milieu et cela exigeait de leur part, tant en temps qu'en énergie, une grande disponibilité à notre égard, sur laquelle reposait l'effort de documentation en cette matière. Nous avons été accueillis de façon très ouverte par les gens du milieu et aimerions remercier de façon particulière M. Guy Beaudet, de la firme Lavalin, ex-directeur du port de Montréal, dont l'expérience est une source inépuisable de renseignements, MM. Rodrigue Brillant et Renaud Hamann, du service du personnel du port de Québec, ainsi que M. Albini Brie de la Garde côtière canadienne, entre autres pour un effort de documentation et une collaboration indispensable, et enfin M. Raymond Landry du Ministère des Transports du Québec, dont la connaissance profonde du milieu par son expérience au sein de l'Association des Employeurs maritimes, ainsi que le grand intérêt porté à ce secteur et à la recherche ont été fort appréciés.

Nous aimerions souligner aussi la collaboration précieuse de MM. Gaëtan Massé et Rodrigue Nadeau de l'Association des Employeurs maritimes, de M. Jean-Claude Morrissette de l'Association internationale des Débardeurs, local 1739, de M. Viateur Gendron, du port de Montréal, de M. Roland Marceau de la Garde côtière canadienne, de MM. Guy Bergeron et Gilles Martin de la raffinerie Ultramar de St-Romuald, de MM. André Boisvert et Louis Perreault de Gulf

Canada, ainsi que de l'équipe responsable du "Département de la Marine" de la raffinerie Texaco à Montréal.

Enfin, c'est à M. Pierre Gingras, répondant du dossier à la Direction générale de l'Enseignement collégial du Ministère de l'Education du Québec, que s'adresse notre gratitude autant pour le support logistique que pour l'encadrement et la perspective critique, ainsi qu'à MM. Jean-Paul Michaud et André Morin, du Cégep de Rivière-du-Loup.

TABLE DES MATIÈRES

	PAGE
INTRODUCTION	1
1) L'origine de l'étude;	1
2) Le mandat de l'étude;	1
3) Les limites de l'étude;	2
4) Le contenu de l'étude;	3
5) La stratégie de la recherche.	7
CHAPITRE I: LE CONSEIL DES PORTS NATIONAUX ET LES ADMINISTRATIONS PORTUAIRES LOCALES QUI EN DÉPENDENT, PORTS DU SECTEUR DU FLEUVE ST-LAURENT: CERTAINES FONCTIONS-CLÉS.	9
1- L'utilisation des quais:	11
a) fonctions de travail;	11
b) qualifications et formation;	13
c) besoins en main-d'oeuvre.	13
2- L'entretien et le maintien de l'infrastructure portuaire:	14
a) fonctions de travail;	14
b) qualifications et formation;	14
c) besoins en main-d'oeuvre.	14
3- Le génie portuaire:	15
a) fonctions de travail;	15
b) qualifications et formation;	16
c) besoins en main-d'oeuvre.	16

PAGE

4- La surveillance portuaire: 16

a) fonctions de travail; 16
b) qualifications et formation; 16
c) besoins en main-d'oeuvre. 16

5- La manutention de grains (Montréal): 17

a) fonctions de travail; 17
b) qualifications et formation; 18
c) besoins en main-d'oeuvre. 18

6- Les employés de chemin de fer: 19

a) fonctions de travail; 19
b) qualifications et formation; 19
c) besoins en main-d'oeuvre. 19

CONCLUSION 19

CHAPITRE 2: LES COMPAGNIES PRIVÉES OEUVRANT DANS LE CADRE DU PORT: CERTAINES FONCTIONS-CLÉS. 21

1- Les compagnies de remorquage et d'amarrage: 23

a) fonctions de travail; 23
b) qualifications et formation; 23
c) besoins en main-d'oeuvre. 23

2- L'Association des Employeurs maritimes; 24

3- Les débardeurs: 26

a) fonctions de travail; 26
b) qualifications et formation; 27
c) besoins en main-d'oeuvre. 30

PAGE

4- Les préposés au pompage des hydrocarbures: 31

a) fonctions de travail; 31
b) qualifications et formation; 33
c) besoins en main-d'oeuvre. 34

5- Les compagnies de transitaires; 34

6- Les exploitants de terminus; 34

7- Les "agents de douane"; 35

8- Les compagnies de réparation de navires. 35

CONCLUSION 35

CHAPITRE 3: LES INSTITUTIONS DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL DU CANADA: CERTAINES FONCTIONS-CLÉS. 37

I- Ministère du Revenu du Canada: 38

a) fonctions de travail; 38
b) qualifications et formation; 40
c) besoins en main-d'oeuvre. 40

II- Les services de support à la circulation maritime: 41

1) Le ministère de l'environnement du Canada: 41
2) Le ministère des transports du Canada: 41

a) fonctions de travail; 41
b) qualifications et formation; 45
c) besoins en main-d'oeuvre. 46

CONCLUSION 47

PAGE

CHAPITRE 4: LA FORMATION 49

I- Les institutions à caractère académique 49

II- La formation en cours d'emploi 53

CONCLUSION 55

BIBLIOGRAPHIE 59

LISTE DES ANNEXES

Annexe 1: Tableau synthèse des fonctions de travail, de la formation, et des besoins de main-d'oeuvre.

Annexe 2: Descriptions de tâches - Port de Québec - Direction du génie portuaire.

Annexe 3: Descriptions de tâches - Port de Montréal - Manutentionnaires de Grain.

Annexe 4: Listes des classifications consignées aux conventions collectives - Ports de Québec et de Montréal -

Annexe 5: Descriptions sommaires de tâches de débardeurs, tirées de la Classification canadienne descriptive des Professions.

Annexe 6: Programme 320-00 "Equipement motorisé" - Cours de formation professionnelle - Annuaire de l'enseignement secondaire - M.E.Q.

Annexe 7: Description de la tâche "Chargeur de bateaux-citernes" - Classification canadienne descriptive des Professions.

Annexe 8: Description de la tâche "Surveillant d'équipe" - Compagnie Ultramar de Saint-Romuald.

Annexe 9: Description de la tâche "Capitaine d'armement" - Classification canadienne descriptive des Professions.

INTRODUCTION

1) L'ORIGINE DE L'ÉTUDE:

Dans le contexte d'évolution technologique rapide et considérable que nous connaissons, les modes de travail sont appelés à changer, et, par conséquent, il en va de même des profils de formation qui conduisent à occuper les postes de travail ainsi transformés. Le secteur portuaire n'échappe sûrement pas à ce courant général, mais dans quelle mesure? Par ailleurs, l'importance économique de ce secteur, tant en termes de main-d'oeuvre que d'effet d'entraînement sur l'économie locale, justifie une attention spéciale à la question de la formation laissée jusqu'ici au soin des agents du milieu.

La présente étude origine donc d'un questionnement sur la pertinence de développer un programme de formation de niveau collégial dans le domaine portuaire, pour répondre à d'hypothétiques besoins, actuels ou futurs, qui restaient à connaître.

Cette étude, réalisée par le Collège de Rivière-du-Loup, a été rendue possible grâce à une subvention du Service de Recherche et de Développement de la D.G.E.C. dans le cadre de son programme de subvention au développement des enseignements professionnels.

2) LE MANDAT DE L'ÉTUDE:

L'étude a pour principal objectif de répondre à la question suivante: y a-t-il lieu de développer un ou des programmes de formation (qu'il s'agisse d'un programme complet de trois ans ou d'une nouvelle spécialisation d'un an comme voie terminale à un autre programme) pour répondre à des fonctions-types de travail dans le domaine portuaire? En d'autres mots, ces fonctions de travail nécessitent-elles une formation spécifique qui n'est

pas actuellement couverte par l'un ou l'autre des programmes professionnels de niveau collégial?

Il s'agissait donc d'abord de procéder à l'inventaire des fonctions de travail qu'on retrouve généralement dans les ports d'une certaine importance, des qualifications requises par la coutume pour effectuer ces tâches, de la formation reçue, dispensée ou exigée des postulants à ces tâches.

Dans un second temps, il s'agissait de déterminer, d'après la nature des tâches qu'elles recouvrent et l'impact prévisible des changements technologiques en ce domaine, lesquelles parmi ces fonctions nécessitent une formation de niveau collégial. Il n'était pas dans nos objectifs de procéder à l'évaluation des programmes de formation déjà existants, mais bien de constater s'il y avait certains manques à combler.

3) LES LIMITES DE L'ÉTUDE:

Il nous paraît utile de rappeler qu'il s'agit ici d'une esquisse du marché du travail de ce secteur méconnu qu'est celui des ports, c'est-à-dire que la présente étude n'a pas la prétention de décrire de façon exhaustive les tâches, les procédés, et les activités portuaires.

Nous avons tout au plus brossé un tableau des intervenants dans le secteur, et de leurs activités nous avons retenu surtout la dimension pertinente à nos objectifs, c'est-à-dire la description de fonctions-types strictement reliées au secteur portuaire, et l'analyse sommaire des qualifications nécessaires effectuée par les superviseurs de ces activités.

Le secteur portuaire étant largement méconnu, autant dans son utilité, son rayonnement, et son impact économique, que dans son fonctionnement, sa gestion, une étude de type exploratoire s'imposait.

4) LE CONTENU DE L'ÉTUDE:

Dans le but de réaliser l'objectif ci-haut présenté, le présent rapport esquisse un tableau synthétique des divers intervenants dans le domaine portuaire, de leur rôle respectif, du caractère spécifique de leur intervention et des fonctions accomplies dans le cadre de cette intervention, ainsi que des qualifications requises pour ce faire.

Nous avons rassemblé les intervenants en trois groupes principaux qui constituent les trois premiers chapitres de l'étude. Le premier traite du Conseil des Ports nationaux, des administrations portuaires locales qui y sont rattachées, et des fonctions exécutées à leur compte: organisation et entretien de l'infrastructure portuaire; "distribution" des navires aux quais en vue de l'utilisation optimale des ressources; génie et aménagement portuaire; surveillance et sécurité; certains types de manutention.

Le second chapitre présente les compagnies privées qui oeuvrent dans le cadre du port, et qui assument pour une très large part les activités qui font l'objet du port: manutention, relais de transport des marchandises, etc.: il s'agit entre autres:

- des compagnies de remorquage et d'amarrage;
- des agences maritimes qui emploient les débardeurs et de qui ressortit la manutention des marchandises du navire au quai, et vice-versa: le chargement - déchargement, entre autres activités;
- les raffineries qui assument elles-mêmes la manipulation des hydrocarbures;
- les agents de douanes qu'on ne doit pas confondre avec les douaniers;
- les compagnies de transport qui recueillent les marchandises et les acheminent du port au destinataire, ou vice-versa;
- les compagnies de construction navale qui réparent aussi les navires.

Le troisième intervenant important est le gouvernement fédéral dont ressortissent de par la Constitution une foule d'activités reliées au transport et aux échanges internationaux: les Douanes et Accises relèvent de Revenu Canada, la Météo relève d'Environnement Canada, la régulation du trafic maritime relève de la Garde côtière canadienne et donc du Ministère des Transports du Canada. Cela constitue le troisième chapitre.

Enfin, nous avons réservé un dernier chapitre traitant spécifiquement de la formation, dans ses aspects quantitatifs et qualitatifs. Ceci avait pour but d'identifier la provenance de la main-d'oeuvre employée par les précédents intervenants.

Toutes ces activités seront donc décrites dans les pages qui suivent, mais il sera utile à l'occasion de référer à la description "chronologique" suivante, pour les situer dans un contexte global (ainsi qu'au tableau-synthèse des fonctions de travail, de la formation et des besoins de main-d'oeuvre, à l'annexe I).

Les interventions respectives identifiées ci-haut se distribuent comme suit dans la trajectoire effectuée par le navire:

- Lorsqu'il navigue dans les eaux du fleuve Saint-Laurent, toutes les activités relatives à la régulation du trafic maritime sont couvertes par la Garde côtière canadienne.

- Lorsqu'il arrive en vue du port et navigue dans les eaux avoisinantes, le navire est encore guidé par un Centre de Gestion du Trafic maritime et le Centre régional d'Information maritime, tous deux rattachés à la Garde côtière canadienne.

C'est cependant la "capitainerie" du port qui lui attribue un poste d'ancrage ou d'amarrage, et une compagnie indépendante de remorquage qui l'assiste dans les opérations d'amarrage.

- Lorsque le navire est amarré, la manipulation, i.e. le déchargement et le chargement des marchandises, est assumée par les débardeurs sous la responsabilité des Compagnies d'arrimage (on dira aussi: des arrimeurs). Ces Compagnies sont membres de l'Association des Employeurs maritimes, tout comme les agents maritimes, les propriétaires et les opérateurs de navires; ce regroupement patronal n'implique que les employeurs ci-nommés des ports de Montréal, Trois-Rivières et Québec.

Une exception toutefois: dans le cas des hydrocarbures, la manutention est assumée par la raffinerie elle-même, sur son territoire et son propre quai; des salariés de la raffinerie sont affectés aux opérations de déchargement et de chargement et tout cela s'effectue en marge du débardage.

- Les administrations portuaires prélèvent les droits d'utilisation des infrastructures portuaires auprès des agents de douane, entrepreneurs privés qui agissent pour le compte de l'importateur afin de défrayer les coûts imputés à la marchandise (par opposition aux coûts assumés pour le navire lui-même: accostage, arrimage, frais d'eau et d'électricité, etc.); ces coûts assumés pour la marchandise sont: frais de quaiage, d'utilisation des terrains et bâtiments, frais d'entreposage et de manutention (défrayée toutefois par les agences maritimes), et autres.

- Les Compagnies privées de transport prennent ensuite le relais pour l'acheminement des marchandises aux importateurs, à partir des entrepôts du port, et pour le transport des marchandises des exportateurs aux quais du port.

- La gestion des installations portuaires, au niveau de l'infrastructure, relève enfin de l'administration portuaire locale.

Toute cette description, à la fois des fonctions-clés, des conditions d'exercice et de la formation requise pour remplir ces fonctions,

devrait nous amener à conclure sur la pertinence de développer un programme de formation professionnelle dans le réseau collégial.

La formation requise pour les fonctions-clés identifiées devra être examinée en fonction des cinq critères suivants pour nous permettre de conclure. Ces critères constituent en fait les conditions préalables à l'examen même de la question:

1- la fonction doit être effectuée dans le contexte des activités du secteur portuaire tel que défini pour les besoins de l'étude, c'est-à-dire: secteur d'activités qui a trait au transport de marchandises par voie d'eau mais qui ne comprend que les activités se déroulant à terre tout en étant directement reliées à la circulation des navires et à leur séjour dans la zone portuaire. Cette définition exclut par conséquent les activités strictement maritimes, i.e. la question des équipages du navire lorsqu'il navigue, et les activités de transport liées au commerce international, mais hors du territoire portuaire.

Ce critère constitue notre cadre de référence et justifie le choix même des fonctions à étudier. Il ne sera donc pas repris dans le cours de l'étude.

2- la fonction doit exiger de la part du travailleur certaines qualifications spécifiques, qui ne sont pas proprement interchangeables sur le vaste marché du travail (besoins qualitatifs);

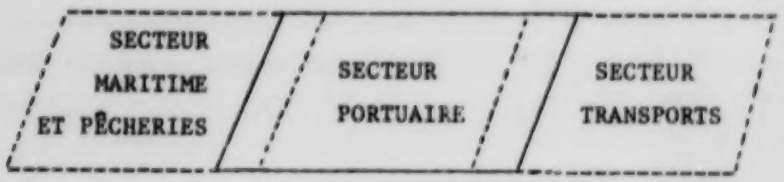
3- la formation requise doit être de niveau collégial;

4- la fonction doit être exécutée par un nombre de travailleurs justifiant la mise sur pied d'un programme de formation (besoins quantitatifs);

5- s'il y a besoins en formation, ils ne doivent pas être déjà couverts par le réseau d'enseignement collégial québécois.

5) LA STRATÉGIE DE LA RECHERCHE:

Pour réaliser le mandat de la recherche tel qu'exprimé ci-haut, l'équipe chargée de la démarche de l'étude avait d'abord prévu un plan en deux étapes principales: d'abord, la réalisation d'un inventaire des tâches dans le secteur portuaire à partir d'une recherche documentaire, ce qui implique la cueillette des documents écrits suivants: conventions collectives, descriptions de tâches et classifications si possible, organigrammes, etc., ainsi que la Classification canadienne descriptive des Professions et le Dictionary of Occupationnal Titles. Avant de passer à l'étape suivante, nous avions prévu expurger cet inventaire en fonction d'une définition plus stricte du marché du travail portuaire, car dans un premier temps la cueillette comprenait un plus vaste secteur que l'on peut illustrer ainsi:



Ensuite, nous procédions en principe à la validation de l'inventaire en fonction de la réalité des ports telle que vécue quotidiennement par les gens directement concernés: qui accomplit les fonctions identifiées? La description obtenue correspond-elle à la pratique régulière de la tâche? Quelle formation amène à accomplir la tâche? Quelles sont les conditions d'exercice, et le cheminement qui y mènent? Quel est le besoin auquel cette formation est sensée répondre, et aura à répondre dans l'avenir (i.e. avec les changements technologiques)? etc. Cette seconde étape était bien sûr fondée sur la rencontre avec les gens du milieu et on devait procéder par entrevues semi-dirigées à l'intérieur desquelles nous allions

recueillir les informations précitées, tout en laissant place au libre discours de la personne interviewée, car il était très important pour nous de recueillir des renseignements sur des activités non comprises dans un premier inventaire effectué sur la base de la documentation écrite. Le choix des ports visités et des personnes consultées devait s'effectuer d'après un échantillon représentatif de la gamme d'activités et les conseils de spécialistes. La très grande ouverture du milieu nous a toutefois évité d'avoir à faire des choix exclusifs.

Cette démarche a cependant évolué en cours de route, car d'une part l'accueil dont nous avons bénéficié nous a grandement facilité la tâche, et d'autre part parce que la documentation sur la question étant quasi-inexistante, ainsi que les informations bibliographiques, nous avons pénétré de plain-pied dans le milieu qui a dès lors mis à notre disposition une documentation aussi complète qu'actuelle qu'il eût été superflu de valider.

Lors de ces rencontres qui constituent toute la base documentaire de cette étude exploratoire, nous avons pu également visiter les lieux de travail et avoir un aperçu des équipements utilisés et des conditions d'exercice pour les fonctions en cause.

CHAPITRE 1:

LE CONSEIL DES PORTS NATIONAUX ET LES ADMINISTRATIONS PORTUAIRES LOCALES QUI EN DÉPENDENT, PORTS DU SECTEUR DU FLEUVE ST-LAURENT: CERTAINES FONCTIONS-CLÉS.

Sous cette rubrique, nous retrouvons les occupations suivantes:

- "maître de port" ou "capitaine de port";
- surintendant des terminus;
- agent de prévention;
- surveillant de quaiage et commis à la facturation;
- préposés à l'entretien portuaire (hommes de métier et journaliers);
- ingénieur du port, ingénieur senior, surintendant de l'entretien;
- policier de port;
- manutentionnaires de grain;
- aiguilleur de chemin de fer;
- mécanicien de chemin de fer;
- contremaître de chemin de fer.

Le Conseil des Ports nationaux est une société de la Couronne; il bénéficie d'un statut relativement indépendant par rapport au Ministère des Transports du Canada, car il relève directement de la Chambre des Communes. Il est important de noter que tous les ports du fleuve St-Laurent, et de la Voie maritime du St-Laurent ne sont pas reliés au CPN; seuls le sont les ports d'une certaine envergure sur le plan de l'import-export, par exemple, Québec, Trois-Rivières, Montréal, qui sont les trois ports qui ont fait l'objet de notre attention pour cette étude, mais aussi, Sept-Iles, Chicoutimi, pour ne nommer que ceux-là.

Il faut distinguer, en marge de cette organisation, la direction des Ports et Havres publics, qui relève directement du Ministère des Transports du Canada, et qui regroupe un nombre important de ports principalement occupés au cabotage. Il s'agit, entre autres, des ports (ou des quais) de: Baie-Comeau, Blanc-Sablon, Cap à l'Aigle, Carleton, Chandler, Forestville, Cacouna, Havre St-Pierre, Ile aux Coudres, Les Eboulements, Les Escoumins, Matane, Méchins, Mingan, Montmagny, Natashquan, Rimouski, Rivière-du-Loup, Sorel, Tadoussac.

Les administrations portuaires locales du CPN sont gestionnaires des terrains et des équipements, en assument l'entretien et fournissent toute l'infrastructure nécessaire à l'entreposage et à la manutention des marchandises. Cela représente, en termes d'emplois directement générés par le port, un nombre infime de salariés par rapport à l'ensemble des postes du secteur. Une part importante de ces emplois, dont l'arrimage, qui occupe une place prépondérante, est assumée par des compagnies privées. En résumé, l'administration portuaire s'occupe d'entretenir des relations commerciales au sein de son milieu, de maintenir à un niveau optimal l'accessibilité des installations portuaires aux usagers du trafic maritime, d'en favoriser l'usage comme moyen de transport de marchandises.

Gestionnaire des terrains et de l'infrastructure[1], l'administration portuaire emploie un personnel relativement restreint aux fonctions suivantes:

1- l'utilisation des quais:

- attribution des quais aux navires et distribution des navires à l'arrivée;
- prélèvement des droits de quaiage.

2- l'entretien et le maintien de l'infrastructure portuaire;

3- le génie portuaire;

4- la surveillance portuaire;

5- la manutention des grains (Montréal);

6- les employés de chemin de fer.

1- L'UTILISATION DES QUAIS.

a) Fonctions de travail

L'attribution des quais et la distribution des navires sont le fait du service de "la capitainerie" du port, dirigé par le capitaine de port, couramment mais abusivement appelé "maître de port". Ce service comprend, en général, un nombre restreint de cadres affectés aux diverses dimensions de l'utilisation des quais: attribution et distribution (le "surintendant des terminus", à Québec), sécurité et prévention des accidents sur les quais ("l'agent de prévention", à Québec), et un nombre également limité d'employés cléricaux (deux "commis à la circulation maritime", à Québec) et une équipe réduite préposée au chemin de fer.

---

(1) Malgré l'utilisation, liée à l'usage, du terme "quai privé", la propriété du terrain, des quais, des installations, de certains entrepôts, demeure celle du port ou de l'Etat, mais ceux-ci peuvent être loués à long terme et identifiés à une Compagnie particulière; c'est ce qu'on appelle le "quai privé".

Le capitaine du port "est chargé en premier lieu de la sécurité générale de tous les navires à l'intérieur des limites du port et coordonne le mouvement du fret en transit entre le transport maritime et terrestre dans les installations portuaires et l'exploitation d'un chemin de fer chargé du placement des wagons afin d'assurer un service efficace aux usagers du port."(2)

Les deux postes suivants relèvent directement du capitaine du port: le surintendant des terminus "supervise l'utilisation des hangars et des quais à ciel ouvert au port. Il s'assure de la bonne marche des opérations du chemin de fer et coordonne les instructions concernant la location des postes à quai, au mouillage, et les déplacements de navire au port." Les postes à quai peuvent être attribués "ad hoc", ce qui est assez rare et davantage le fait des caboteurs, et ils peuvent être attribués à long terme: bail mensuel, annuel, ou à très long terme. Quand à l'agent de prévention, il se voit assigner principalement les tâches de création et de mise en application des programmes de prévention; accidents de travail, protection contre l'incendie et la pollution." Cette tâche n'est toutefois pas spécifique au secteur portuaire.

La deuxième série de tâches, le prélèvement des droits de quaiage, est principalement reliée à la gestion financière du port. Elle concerne les montants à prélever par le port pour l'utilisation de son territoire, des services de port, de quaiage, d'amarrage, frais d'eau et d'électricité, de location de terrains (quai, hangar ou terrain d'entreposage). Les fonctions exécutées dans ces divisions demandent peu de personnel(3): deux "commis à la facturation" sous la direction du "surveillant du quaiage"(4)

---

(2) Les descriptions abrégées de tâches qui suivent sont extraites des descriptions originales de ces fonctions au Service du Personnel du port de Québec, fonctions-cadres de "la capitainerie".

(3) Trois personnes au port de Québec.

(4) Les appellations peuvent varier.

dont la fonction est de voir "à la facturation convenable des revenus provenant des clients du port, dans le cadre de la perception du revenu". Les deux commis "exécutent le travail clérical à savoir: l'émission des factures et la compilation des données."

b) Les qualifications et la formation

Les fonctions de "surintendant des terminus, de "surveillant du quaiage" et de "commis à la facturation" ne se distinguent pas particulièrement de fonctions administratives et financières accomplies au sein d'autres secteurs économiques: celles de préposé aux comptes à recevoir, préposé à la perception, par exemple, se comparent à celles du "préposé à la facturation". Elles ne requièrent pas obligatoirement de formation spécifique, même si on peut y retrouver celle de "technicien en transports".(5)

Quand au "capitaine de port", il est en général un ex-capitaine de navire, formé à l'Institut maritime de Rimouski, à l'Ecole de Marine de Halifax, ou dans quelqu'autre école. C'est là l'un des cheminements de carrière possibles dans la profession de capitaine.

c) Besoins de main-d'oeuvre

Comme on a pu le constater, les besoins quantitatifs de personnel sont assez limités, et les besoins qualitatifs ne sont pas à ce point spécifiques qu'ils ne justifient une formation particulière à ces candidats, autre que l'amalgame d'instruction et d'expérience sur le tas qui constitue leur préparation actuelle.

---

(5) Le chapitre 4 traitera des intervenants en matière de formation.

2- L'ENTRETIEN PORTUAIRE.

a) Les fonctions de travail

L'entretien est assumé par un nombre variable de journaliers et d'employés de métier dont les fonctions varient de toute évidence selon les métiers mais sont assimilables à celles de leurs confrères oeuvrant dans d'autres secteurs économiques. Le préposé au gréage effectue les réparations mineures aux appareils de levage du port, les peintres, menuisiers, mécaniciens, électriciens, plombiers, effectuent l'entretien des terrains, bâtisses et équipements qui sont la propriété du port, selon leurs compétences respectives.

b) Les qualifications et la formation

Non seulement ces fonctions sont-elles de niveau primaire ou secondaire, mais elles ne nécessitent pas de cheminement spécifique en termes de formation et d'apprentissage autre que celui qui est en cours dans le métier pour l'obtention de la carte de compétence qui est exigée à l'embauche là comme ailleurs. Il en va de même pour la fonction de journalier, dont les conditions d'exercice de la tâche se comparent à l'ensemble des travailleurs du secteur de la construction.

c) Les besoins de main-d'oeuvre

Une certaine stabilité est prévisible en ce domaine, tant dans le nombre des employés que dans le contenu de leur tâche et de la formation nécessaire.

3- LE GÉNIE PORTUAIRE.

a) Les fonctions de travail

Le génie portuaire est apparenté au génie civil et emploie à la fois les ingénieurs diplômés et les techniciens en génie civil. Il recouvre le vaste champ de l'aménagement des terrains, des quais, et des immeubles que constitue l'infrastructure physique du port. Les finalités principales de la tâche de l'ingénieur du port, par exemple, au port de Québec, (ce dernier dirige le service du génie civil du port) consistent à "s'assurer d'un entretien adéquat par des programmes d'entretien et de réparation. Voir à ce que les objectifs fixés par le département soient suivis par les effectifs sous ses ordres. S'assurer d'un service efficace à la clientèle. Administrer par des contrôles et des suivis la gestion des contrats. Voir à une saine gestion des ressources humaines ainsi qu'un contrôle des matériaux et budgets pour s'assurer d'une administration efficace. Doit également orienter ses efforts vers la création, la conception, et la réalisation de travaux d'immobilisation."(6)

L'ingénieur senior dirige et supervise les services techniques dans l'application des politiques et objectifs définis par le directeur du service, prépare les plans, conçoit les dessins, gère l'approvisionnement, etc. Le coordonnateur au service d'entretien organise, supervise, programme, planifie, applique les procédures, les politiques et les objectifs définis pour le programme d'entretien, alors que le surintendant de l'entretien est responsable des travaux.

---

(6) Le lecteur intéressé pourra consulter les descriptions de tâches des cadres concernés en annexe 2.

b) Les qualifications et la formation

Les installations portuaires ne sont pas à ce point spécifiques que les postulants aient à faire un cheminement particulier hors de la formation régulière reçue en institution. Cette formation n'est ni plus ni moins applicable de façon directe à l'aménagement portuaire qu'à d'autres secteurs. Certaines connaissances sont transférables, et d'autres s'apprennent "sur le tas".

c) Les besoins de main-d'oeuvre

Tant qualitativement que quantitativement, aucune transformation majeure n'est prévue par rapport à la situation actuelle.

4- LA SURVEILLANCE PORTUAIRE.

a) Les fonctions de travail

La surveillance portuaire est assumée par la "police du port", service rattaché directement à chacun des ports. Les fonctions effectuées par ces policiers sont assimilables à celles accomplies en général par les gardiens ou les policiers, aux fins de la présente étude à tout le moins.

b) Les qualifications et la formation

Une formation spécifique n'est pas exigée du candidat jusqu'à présent, et le contenu de la tâche ne le justifie pas, de l'avis des intervenants consultés.

c) Les besoins en main-d'oeuvre

Autant en termes d'effectifs qu'au niveau du contenu de la tâche, le besoin d'une formation spécifique ne semble pas se faire sentir.

5- LA MANUTENTION DES GRAINS.

a) Les fonctions de travail

Au port de Montréal, les manutentionnaires de grain sont à l'emploi de l'administration portuaire locale, qui a ainsi gardé la responsabilité d'une part de l'arrimage. Leurs fonctions, quoique pouvant se distinguer de celles des autres débardeurs, y sont toutefois largement assimilables par les lieux de travail et les appareils spécifiques. Nous examinerons de façon détaillée au prochain chapitre tâches et qualifications des débardeurs, et les remarques effectuées quant à la formation et aux qualifications, ainsi qu'aux besoins de main-d'oeuvre, seront valables aussi pour les tâches des manutentionnaires de grain[7], qui sont les suivantes:

- Une première ligne de promotion est celle de la manutention des courroies-goulottes qui chargent le navire de grain et déchargent l'élévateur au navire. Le poste "poste d'entrée" de cette ligne est "l'aide aux élévateurs à grain."[8] Les "chargeurs de courroies", les "opérateurs de tour" se situent dans la même ligne.

- Le "pesage" comporte une échelle de promotion de six tâches: "assistant chef peseur", "peseur senior balances automatiques", et balances manuelles, "peseur - balances automatiques" et manuelles, et enfin "distributeur - plancher inférieur" et "chef peseur".

- L'entretien des élévateurs regroupe une série de tâches telles que: gardien d'élévateurs, huileur, mécanicien-ajusteur (diverses classes).

---

(7) La CCDP les classe, entre autres, dans le même ordre de niveau de formation générale et spécifique, ainsi que dans la même catégorie professionnelle que les débardeurs.

(8) Le lecteur intéressé peut consulter, en annexe 2, les brèves descriptions de ces tâches, pour le port de Montréal.

- Enfin, le déchargement des navires à grain vers les élévateurs donne lieu à une série de tâches groupées autour du convoyage de grains: "préposé aux convoyeurs", "préposé aux museaux pneumatiques", "opérateur de jante marine", "opérateur de chargeuse sur pneumatiques", "opérateur de chargeuse sur rail".

b) Qualifications et formation

A l'intérieur de ces quatre grandes familles de tâches, les travailleurs ont en règle générale une formation minimale, de niveau secondaire ou primaire, (9) et apprennent la tâche "sur le tas" pendant une période minimale: cela peut varier d'une demi-journée à une semaine d'essai.

Les niveaux de "qualification" varient le long de l'échelle de promotion selon l'ancienneté bien plus que dans le niveau réel des habiletés spécifiques exigées par les postes.

c) Besoins de main-d'oeuvre

Remarquons enfin qu'un port de l'ampleur de Montréal n'engage qu'une vingtaine de ces manutentionnaires. Au point de vue qualitatif, la formation "sur le tas" semble répondre adéquatement aux besoins des postes. L'évolution technologique ne semble pas davantage être appelée à bouleverser les conditions d'exercice de ces fonctions.

---

(9) L'évaluation moyenne effectuée par les intervenants consultés nous donne une gamme allant de la 3e à la 9e année scolaire pour les débardeurs.

6- LES EMPLOYÉS DE CHEMIN DE FER.

a) Les fonctions de travail

Enfin, en matière de manutention, dans les ports de Montréal, Québec et Trois-Rivières, certains employés de chemin de fer oeuvrant sur le territoire du port y sont rattachés directement. Ils effectuent les tâches liées à la circulation, au chargement-déchargement de quelques wagons appartenant au port. Ils s'occupent aussi de la locomotion des wagons jusqu'au chemin de fer principal ou sur une voie secondaire. Les employés sont: le contremaître de triage, l'aiguilleur, le mécanicien de locomotive et son aide, le mécanicien de manoeuvre et son aide.

b) Qualifications et formation

De la même façon que les employés d'entretien, le cheminement professionnel et les conditions d'exercice sont les mêmes qu'au sein des compagnies de chemin de fer, et la tâche s'apprend "sur le tas". Le salarié gravit l'échelle de promotion par l'ancienneté.

c) Besoins de main-d'oeuvre

Dans un port de l'ampleur de celui de Québec, cela représente une dizaine d'employés tout au plus, alors que cela peut aller jusqu'à une centaine au port de Montréal.

CONCLUSION:

Ces quelques notes, quoique sommaires, rendent compte des tâches effectuées sous la responsabilité directe des ports, et de la formation qui y donne accès.

Pour résumer, l'ensemble de ces fonctions:

- ne se distingue pas suffisamment de tâches connexes: administratives, ou reliées à l'entretien, à la surveillance, aux relations publiques, effectuées dans d'autres secteurs d'activité;

- n'atteint pas un niveau de formation collégiale dans plusieurs cas;

- ne représente pas une quantité de main-d'oeuvre justifiant par le nombre de débouchés la formation d'un programme;

- ne présente pas l'éventualité d'une évolution technologique susceptible de bouleverser les pratiques existantes;

- semble requérir, dans les cas des manutentionnaires, une formation "sur le tas" prise en charge par les employeurs.

Pour ces raisons, conséquemment aux critères établis, il ne nous paraît pas ressortir de cet examen des besoins spécifiques en formation pour ce qui concerne les fonctions de travail rattachées aux administrations portuaires locales.

En ce qui a trait aux fonctions de manutentionnaires, il sera utile de compléter le bref examen effectué ici par l'examen et les conclusions livrées sur l'arrimage en général au prochain chapitre.

CHAPITRE 2:

LES COMPAGNIES PRIVÉES OEUVRANT DANS LE CADRE DU PORT: CERTAINES FONCTIONS-CLÉS

Sous cette rubrique, nous retrouvons les occupations, et les intervenants suivants;

- capitaine de remorqueur;
- pilote de port;
- propriétaires et opérateurs de navire;
- agents maritimes;
- arrimeurs;
- débardeurs, vérificateurs et amarreurs,
  (tâches multiples dont on retrouve le détail dans le texte)
- préposés au pompage des hydrocarbures;
- agents de compagnie de transitaires;
- agents de compagnie d'exploitants de terminus;
- agents de douanes.

Comme on a pu le remarquer à la lecture du chapitre précédent, les nombreuses activités que l'on soupçonne dans le contexte portuaire ne ressortissent pas principalement de l'administration portuaire péri-gouvernementale, dans les gros ports du Saint-Laurent, mais bien de l'entreprise privée; celles-ci sont nombreuses et couvrent un vaste champ occupationnel:

1- Les compagnies de remorquage et d'amarrage, qui emploient capitaines et équipage restreint;

2- L'Association des Employeurs maritimes, qui pour les ports de Montréal, Québec et Trois-Rivières, regroupe quatre catégories d'intervenants privés oeuvrant dans le transport maritime;

3- Les débardeurs, salariés et employés des compagnies d'arrimage, elles-mêmes membres de l'Association des Employeurs Maritimes;

4- Les préposés au pompage, salariés et employés des raffineries, qui s'occupent du chargement - déchargement des hydrocarbures, activité totalement indépendante des activités de "débardage" qui comprennent le chargement - déchargement des autres marchandises, à l'exception du grain;

5- Les compagnies de transitaires;

6- Les compagnies d'exploitants de terminus;

7- Les "agents de douane";

8- Les compagnies de réparation de navires.

1- LES COMPAGNIES DE REMORQUAGE ET D'AMARRAGE font le travail d'accostage des navires aux postes d'ancrage, aux postes de mouillage ou aux postes à quai, pré-déterminés par la capitainerie du port.

a) Fonctions de travail

Activité principalement maritime, le remorquage ne retient pas longuement notre attention. Disons simplement que l'équipage de ces bateaux effectue des tâches qui, quoique très différentes des tâches de la navigation au long cours, y sont plus assimilables aux fins de la présente étude qu'aux activités portuaires telles que définies en introduction, ne serait-ce que par les habiletés requises.

b) Qualifications et formation

Les capitaines et l'équipage de ces remorqueurs ont suivi le cheminement usuel dans le domaine maritime: l'Institut maritime de Rimouski[10], l'Ecole de Marine de Halifax, ou les Forces armées canadiennes, principalement. Il en est de même des pilotes de port qui relaient, ou assistent le capitaine au long cours aux commandes du navire dans les eaux environnant le port, et qui sont membres de "l'Association des Pilotes des Laurentides".

c) Les besoins de main-d'oeuvre

Ces navires emploient un personnel d'équipage restreint, non seulement en vertu des courtes distances parcourues, et des besoins limités

---

(10) Le quatrième chapitre décrit plus en détails les intervenants dans le domaine de la formation.

du navire, mais aussi à cause du petit nombre de ces bateaux-remorqueurs: un port de l'envergure de Québec n'en utilise que quatre.

2- L'ASSOCIATION DES EMPLOYEURS MARITIMES regroupe une tranche très importante de l'entreprise privée impliquée dans le trafic maritime et la manutention des marchandises: elle comprend quatre intervenants directement concernés par le transport des marchandises par voie d'eau.(11)

Ces quatre intervenants se sont associés depuis 1970 afin de négocier avec l'Association internationale des Débardeurs, dont ils constituent conjointement la "partie patronale" à la convention collective.(12) Ce sont:

- Les propriétaires ou corporations propriétaires de navires; par exemple, "CP Navigation"; ceux-ci interviennent dans l'activité portuaire par le biais de "l'agent du propriétaire" ou "agent de navire" ("owner's representative) (13) qui le représente dans un port étranger. L'agent de

---

(11) Rappelons que cette Association existe pour les ports de Montréal, Québec, et Trois-Rivières.

(12) Avant 1970, la "Fédération des Armateurs" représentait la partie patronale aux négociations avec l'A.I.D., et ne regroupait que les propriétaires de navires, les opérateurs de navire, et les agents maritimes; les compagnies d'arrimage en étaient exclues, ce qui n'était pas sans soulever des conflits d'intérêts, ces dernières étant rémunérées au pourcentage des coûts d'arrimage, dont fait évidemment partie le prix de la main-d'oeuvre employée au débardage.

(13) Il ne faut pas confondre ce dernier avec "l'agent maritime" dont il sera question plus loin. La description de la tâche de l'agent de navire peut s'apparenter à celle du "capitaine d'armement", tirée de la CCDP, citée en annexe 9.

navires s'occupe de l'approvisionnement du navire en carburant autant qu'en nourriture, des relations avec l'équipage, des réparations à faire effectuer sur le navire, de la supervision des travaux effectués par sous-traitance: arrimage, réparation, remorquage, dédouanage, etc., de façon à protéger les intérêts du propriétaire.

- Les opérateurs de navires, ou corporations exploitantes de navires; ceux-ci ne possèdent pas le navire, mais le nolisent pour l'utiliser aux fins de transport commercial de marchandises; ex: "Cast North America Ltd", "Saguenay Shipping Ltd".

- Les agents maritimes, ou compagnies/agences maritimes, s'occupent de relier exportateurs et importateurs, ainsi que de relier les exportateurs aux navires. Ils voient par exemple à trouver la quantité de marchandises nécessaires pour rentabiliser le déplacement d'un navire (ce qu'on appelle le "cargo-booking") qui quitte un port québécois. L'essentiel de leur activité concerne l'exportation, mais dans les faits, néamoins une certaine part est consacrée à l'importation et à la planification de la distribution de marchandises reçues: par exemple, March Shipping, Robert Reford.

- Enfin, les compagnies d'arrimage, compagnies sous-traitant avec le propriétaire ou l'opérateur, pour accomplir, ou faire accomplir tout le travail relatif au chargement et au déchargement de la marchandise[14], c'est-à-dire au débardage des navires: par exemple, la compagnie d'arrimage de Québec, les arrimages du St-Laurent, Baker Stevedoring. Ce sont ces compagnies qui reçoivent avis des besoins des navires en termes de débardage, entre autres, et qui transmettent ces besoins au "centre informatisé des données" de l'Association, où sont consignés tous les

---

(14) Sauf exception: le cas des céréales au port de Montréal, par exemple, où la manutention est assumée par le port.

renseignements sur le "bassin de main-d'oeuvre" de débardage disponible. Elles sont les agents, les intermédiaires entre les navires, d'une part, et les débardeurs et autres services concernant l'arrimage, d'autre part.

3- LES DÉBARDEURS.

Les débardeurs n'ont pas "d'employeur" régulier (au sens strict), car ils sont chaque fois à l'emploi du navire dont ils effectuent le déchargement ou le chargement; les conditions d'exercice de leur tâche sont régies par la convention collective conclue avec l'Association des Employeurs maritimes, et une de ces conditions est la participation à l'Association internationale des débardeurs, syndicat fonctionnant selon le principe de "l'atelier syndical fermé".

a) Les fonctions de travail

On pourrait esquisser ainsi un regroupement sommaire des fonctions effectuées par les débardeurs:(15)

- Les ouvriers de métier: il s'agit de travailleurs qui utilisent, pour effectuer certaines tâches d'ordre général, des équipements qui correspondent à ceux des métiers de: mécanicien, soudeur, charpentier, électricien, par exemple, et qui exécutent des réparations dans ces domaines. On peut décrire hâtivement leur travail comme étant de "journalier spécialisé", dont la spécialisation en est une de fait: due à la pratique davantage qu'à la formation. Le fait de porter le titre aux fins de la convention collective ne signifie pas l'appartenance au métier et la détention du certificat de compétence au sens de la loi 49 sur la qualification et la formation professionnelle. Rappelons qu'il faut distinguer ces emplois de ceux qui relèvent de l'entretien portuaire.

---

(15) Le lecteur intéressé pourra consulter la liste des classifications non détaillée, des ports de Montréal et de Québec, en annexe 4.

- Les opérateurs de grue de plusieurs types; ils sont identifiés dans la convention collective par la marque commerciale des différentes grues, pour toute description de tâche.

- Les opérateurs de tracteur, identifiés eux aussi par la marque commerciale;

- Les opérateurs de chariot;

- Certaines tâches spécifiques au débardage: élingueur, amarreur, "service de tour", préposé au grain, préposé à la cale, préposé aux agrès;

- Enfin, les tâches connexes à l'utilisation de la machinerie lourde: signaleur, "signaleur à sucre", signaleur inspecteur; et certaines autres tâches non spécialisées et interchangeables sur le marché du travail: préposé au hangar, "service garage".

b) Qualifications et formation

Quel est donc le profil professionnel du débardeur travaillant dans les ports du Saint-Laurent?

Comme nous l'avons déjà mentionné au premier chapitre, le débardeur peut avoir entre trois et neuf années de scolarité, en général; dans certains cas, rares, cela peut aller jusqu'à onze ans. Considérant le fait que la moyenne d'âge dans ce métier se situe maintenant autour de cinquante à soixante ans [16], un niveau de scolarité primaire est souvent le cas du débardeur.

---

(16) Dans l'Association internationale des débardeurs, fonctionnant sur le modèle de l'atelier fermé et contrôlant l'offre d'emploi, presqu'aucun nouveau membre, selon nos informateurs, n'a été admis depuis 1965. Les travailleurs se protègent ainsi de la pénurie d'emplois causée en partie par les changements technologiques. Les nouvelles adhésions à l'Union sont principalement le fait de fusions d'unités syndicales locales.

En aucun cas, la Classification canadienne des Professions[17] n'évalue ces tâches à un niveau de formation plus élevé que le secondaire, souvent au niveau primaire, et ce tant pour la formation générale que spécifique.[18] L'indice de "spécificité" de la formation, dans le cadre de la CCDP, se situe principalement au niveau du temps nécessaire pour acquérir les habiletés nécessaires à la tâche.

Si l'on s'en tenait à ce seul critère, la formation du débardeur visant à se qualifier pour l'une ou l'autre des classifications consignées à la convention collective aurait alors un niveau minimal de spécificité: l'apprentissage du métier, et par conséquent de chacune des fonctions,[19] se fait en cours d'emploi, ou "sur le tas". Le travailleur est considéré comme "stagiaire" pendant quelques jours où il effectue la tâche tout en étant accompagné d'un autre débardeur, déjà qualifié pour cette fonction.

Si l'équipement est nouveau ou qu'on ne peut demander à un débardeur qualifié de "parrainer" le stagiaire pour toute autre raison, un travailleur de la compagnie "fournisseur" accompagne le débardeur stagiaire pendant les quelques jours de sa formation. C'est là le système utilisé par l'Association des Employeurs maritimes.

Les besoins en formation en ce domaine sont quasi-continuels, avec l'introduction régulière de nouvelle machinerie, et aussi la possibilité pour les débardeurs de se qualifier pour plusieurs fonctions au cours de sa vie professionnelle. On peut alors se demander pour quelle raison

---

(17) Certaines descriptions représentatives de tâches équivalentes tirées de la CCDP sont consignées en annexe 5. Pour des raisons qui relèvent de l'ordre des pratiques du milieu, ces tâches n'ont jamais été décrites par écrit par les gens qui les utilisent directement.

(18) Un niveau collégial se cote, au minimum à un degré 4 de formation générale et 6 de préparation professionnelle spécifique.

(19) Le débardeur se qualifie pour plus d'une fonction, ou "classification", au cours de sa vie professionnelle.

l'employeur ne recourt pas, pour la formation de son personnel, aux cours de formation en institution dispensés par le Ministère de l'Education du Québec, dans le cadre de l'Education aux Adultes. Ces cours sont offerts par le biais des Commissions de Formation professionnelle. L'Annuaire de l'enseignement secondaire 1977-79, par exemple, sous la rubrique "Equipement motorisé"(20), offre quatre profils de formation aux étudiants adultes (18 ans et plus):

- 333.000: opérateur de machinerie lourde;
- 334.000: grutier;
- 335.000: opérateur de pelles mécaniques;
- 336.000: opérateur d'équipement lourd.

S'ils ont déjà été éligibles aux cours de formation professionnelle défrayés par le gouvernement fédéral, et ont déjà été inscrits effectivement, les débardeurs n'y sont plus éligibles en vertu de la clause de sécurité de revenu consignée à leur convention collective. Protégés d'une certaine façon du chômage tant structurel que conjoncturel pour la durée de leur convention, ils ne sont plus admissibles aux programmes de formation subventionnés par l'Etat.

Quant à l'éventualité d'une formation en institution non subventionnée, les obstacles qui y sont posés deviennent plus clairs quand on sait que la convention collective des débardeurs stipule que toute formation nécessaire à l'exécution d'un travail doit être défrayée par l'employeur.

---

(20) Gouvernement du Québec, Ministère de l'Education, Direction générale du développement pédagogique, direction des programmes, Annuaire de l'enseignement secondaire, cours de formation professionnelle, rubrique 320.000: Equipement motorisé. Le détail de ce programme se retrouve en annexe 6.

La formule actuelle s'avère moins coûteuse pour l'employeur, tout en étant considérée à maints égards comme satisfaisante. Si celui-ci libérait quelques salariés temporairement pour des fins de formation, les coûts des cours et de la perte de production encourue, devraient être compensés par les avantages des qualifications acquises par les travailleurs, en termes de productivité. Il reste à savoir si de tels calculs ont été effectués.

Les avis sont partagés à cet égard. Tous les intervenants impliqués ne donnent pas automatiquement leur accord à une telle façon de procéder pour la formation du personnel de débardage. Les sommes d'argent (équipements et marchandises) et les vies humaines qui sont en jeu justifieraient selon plusieurs d'entre eux un examen plus approfondi de la question de la formation. Accidents, bris d'équipements, pertes en dommages à la marchandise pourraient possiblement être réduits par une formation plus adéquate, s'il est démontré qu'il existe un lien de cause à effet entre la formation en vigueur et ces événements.

Ces questions méritent une attention spéciale en ce moment, alors que l'exigence de la carte de compétence est déjà répandue sur le marché du travail (dans l'industrie de la construction par exemple) et que les équipements atteignent un niveau certain de sophistication.

c) Les besoins en main-d'oeuvre

Il est un facteur qu'on aurait tort d'oublier lorsqu'il est question de débardeurs: la moyenne d'âge est très élevée et le taux de remplacement est quasi nul en ce moment. Une quantité impressionnante de travailleurs sont susceptibles de prendre leur retraite à l'intérieur d'une courte période. Comment s'effectuera alors la nouvelle embauche, selon quels critères, et en fonction de quels besoins?

Par ailleurs, certaines données sont susceptibles d'influer sur les besoins quantitatifs de main-d'oeuvre, mais elles sont d'ordre commercial;

elles reposent sur le développement du secteur portuaire: quel avenir a le navire comme moyen de transport de marchandises par rapport à la route et à l'aviation? De quelle façon l'état de l'économie influence-t-il le commerce international et côtier? Quelle sera la position concurrentielle de nos ports du St-Laurent par rapport à ceux des Maritimes et des Etats-Unis, autant en fonction des équipements, que des coûts? Ces coûts comprennent des installations portuaires, des routes offertes à partir du port jusqu'au destinataire, etc. Autant de questions à examiner avant d'effectuer des prévisions quantitatives.(21)

Nous avons parlé jusqu'ici du débardage en général: containers, palletage, vracs solides: grains, sucre, etc; dans ce domaine, de l'avis des personnes consultées, les changements technologiques sont peu susceptibles d'influer encore de façon majeure sur la main-d'oeuvre et de créer des besoins qualitatifs en formation. Les techniques en place sont établies pour, du moins, le temps raisonnable à l'intérieur duquel on peut prévoir...

4- LES PRÉPOSÉS AU CHARGEMENT - DÉCHARGEMENT DES HYDROCARBURES.

Il est une autre technologie en matière de débardage qui n'était pas comprise dans la description précédente: le chargement et le déchargement des hydrocarbures, des pétroliers aux réservoirs des raffineries.

a) Les fonctions du travail

Les quais des raffineries fonctionnent selon un modèle plutôt homogène: la raffinerie constitue un nombre de petites équipes de deux à

---

(21) Il y aurait lieu, par exemple, de procéder à une évaluation quantitative et prospective des besoins de main-d'oeuvre d'après les données complètes consignées sur ordinateur par l'AEM.

quatre hommes, nombre qui varie selon son envergure. Ces équipes sont affectées au secteur nommé par exemple "Pompage et expédition" (GULF Canada), et travaillent tant au quai qu'à la raffinerie. N'étant pas employé spécifiquement au chargement - déchargement des navires, mais également au transvasage et au nettoyage des réservoirs de la raffinerie, on ne peut parler d'un personnel de quai comme tel.

Par usage, donc, ces travailleurs ne sont en aucun cas des débardeurs, mais des employés de la raffinerie. La technologie utilisée s'apparente davantage aux fonctions décrites dans la CCDP sous la rubrique "chargeur de bateaux-citernes" ou "chargeur - déchargeur de liquides". (22)

Il s'agit, en gros, de calculer le volume de la cargaison et sa température (15° C), d'installer et de vérifier les pompes branchées au navire et au réservoir, de prélever des échantillons destinés au laboratoire et d'observer les mesures de sécurité qui s'appliquent aux opérations effectuées.

L'équipage des pétroliers, qui peut compter trente à quarante hommes sur un super-pétrolier, est également affecté à ces opérations. C'est ce qui permet de constituer ces équipes restreintes composées d'un surveillant d'équipe ("dock superviser") (23) ou "superviseur de pompage" (24) et d'un ou quelques assistant(s), ou technicien(s) de quai, ou préposé(s) au quai, et aide-préposé dans le cas d'une équipe de quatre hommes. (25)

---

(22) Citées en annexe 7.

(23) La description de cette tâche est citée en annexe 8.

(24) Qui dans certains cas est le seul superviseur à l'emploi de la compagnie, et supervise toutes les équipes, comme chez Texaco.

(25) Comme c'est le cas chez Texaco.

b) Qualifications et formation

La qualification demandée à l'embauche est quasi uniformément un secondaire V bilingue avec profil (et réussite...) en sciences (chimie, physique, mathématiques). Lorsque les candidats postulent avec un cours de niveau collégial, il s'agit en général d'un effet de la conjoncture sur le marché du travail, ou de quelqu'autre raison, mais il ne s'agit pas là d'une préférence d'embauche dans les raffineries.

Bien entendu, les connaissances et les qualifications requises aux postes "porte d'entrée" ne sont pas suffisantes, dans la plupart des cas, pour permettre aux travailleurs d'effectuer les opérations qui ont un caractère spécifique certain, et d'endosser l'envergure des responsabilités générées par les cargaisons qui sont en jeu (de vingt à vingt-cinq millions de dollars par navire). Le travailleur se qualifie au fil de la promotion interne, et de la formation en cours d'emploi qui y donne accès.

Cette formation est dispensée sous la forme de stages, "sur le tas", et ces stages suivent dans certains cas trois à quatre semaines de cours théoriques. Le travailleur stagiaire bénéficie pendant quelques temps du statut intermédiaire d'"employé en formation", et travaille alors sur des "équipes de relève" jusqu'au moment où l'opportunité lui est offerte de gagner un échelon supérieur.

L'échelle complète ne peut être franchie en moins de quatre ans; celle de Gulf Canada, par exemple, se présente comme suit: le poste "porte d'entrée" du secteur de pompage se nomme "pompiste #4" et requiert les qualifications d'un journalier.

Par la suite, le travailleur devient pompiste #3 et #2, puis préposé au quai, puis pompiste #1, et enfin maître-pompiste. Ce sont ces mêmes employés qui effectuent les opérations relatives aux "eaux usées", c'est-à-

dire le filtrage des eaux utilisées à nettoyer les réservoirs d'hydrocarbures avant de les rejeter au fleuve. L'équipe de quai effectue ces tâches en relation avec un laboratoire de contrôle où sont mesurés température, pression, niveau des réservoirs, etc.

c) Besoins de main-d'oeuvre

Ce modèle d'embauche semble assez unanimement satisfaire le milieu du raffinage, et de l'avis quasi général, une formation en institution serait superflue, d'autant plus que non rentable.

Pour ce qui est des prévisions quantitatives, il nous apparaîtrait inopportun d'en faire, alors que les intervenants du milieu eux-mêmes ne s'y risquent pas.

5- LES TRANSITAIRES ("FORWARDING AGENT"), prennent en charge le transport des marchandises de l'expéditeur au destinataire, dans le cas des compagnies internationales. L'agent trace alors la route optimale, sur un trajet international, pour la marchandise d'un exportateur ou d'un importateur.

Nous nous sommes peu attardés à l'examen de ce secteur d'activités, l'ayant classé plutôt dans une catégorie hybride entre les transports (cf. la définition du secteur portuaire effectué en introduction) et l'administration des affaires, le commerce.

6- LES EXPLOITANTS DE TERMINUS ("TAILGATORS" ou "TERMINAL OPERATORS") prennent en charge la manutention des marchandises du hangar aux camions (qui vont au destinataire). Ces tâches de manutention ne ressortissent pas de l'arrimage, mais on y emploie des débardeurs, à la demande de l'agent maritime. Lorsque la marchandise est transportée du hangar au chemin de fer, la manutention est alors assumée par les employés de chemin de fer.

Pour les mêmes raisons, nous ne nous sommes pas attardés à la question de ces compagnies. Tout au plus peut-on souligner ici que ces emplois, de type administratif, requièrent une formation en administration, de niveau collégial possiblement, et dans le meilleur des cas, une formation de "Technicien en transports" offerte en tant que voie de sortie aux finissants en Techniques administratives.

7- LES AGENTS DE DOUANE.

Enfin, certains entrepreneurs indépendants, les "agents de douanes" ("custom brokers") ont pour tâche de relier l'importateur aux Douanes canadiennes, afin de faciliter le dédouanage de la marchandise; ils s'occupent également, pour le compte de l'importateur, de défrayer les frais portuaires de quaiage et d'entreposage, ainsi que les frais de transport: frais de "tailgating", par exemple.

Les remarques effectuées à la section précédente s'appliquent ici.

8- LES COMPAGNIES DE RÉPARATIONS DE NAVIRES.

Il nous paraît utile de rappeler, malgré le caractère nettement périphérique de leur activité, l'existence des chantiers de construction navale et des compagnies de réparation de navire qui effectuent les réparations nécessaires, ne serait-ce que pour souligner que ces activités aussi ne ressortissent pas des administrations portuaires, ni ne sont comprises dans notre définition du secteur portuaire. Elles sont davantage de l'ordre des activités maritimes.

CONCLUSION.

De tous les secteurs d'activité portuaire examinés ici, un seul réunit un nombre suffisant de salariés, manifeste certaine carence dans la prise

en charge dont il fait l'objet, prête flanc à un examen plus approfondi de la pertinence de la formation qui y est dispensée, mais ne requiert cependant pas une formation de niveau collégial de la part des candidats: il s'agit du débardage et des activités de formation des salariés de ce secteur. Nous ne pouvons que recommander l'examen de cette question par les autorités responsables au niveau de l'enseignement secondaire.

La formation des préposés au pompage dans les raffineries est définitivement assumée par l'employeur, et semble se prêter avantageusement à une démarche hors institution. Le cas des exploitants de terminus relève du secteur des transports, alors que celui des agents de douanes relève du secteur "des affaires". Quant à celui des transitaires, c'est là un dossier relevant du commerce international et de l'import export, en général, qui dépasse le cadre de la présente étude.

CHAPITRE 3:

LES INSTITUTIONS DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL DU CANADA: CERTAINES FONCTIONS-CLÉS

Sous cette rubrique, nous retrouvons les occupations suivantes:

- douaniers;
- météorologistes;
- inspecteurs et experts maritimes - service de la sécurité maritime;
- électroniciens - Garde côtière canadienne (GCC);
- monteurs électroniques (GCC);
- technologistes (GCC);
- surveillants de station de télécommunications (GCC);
- opérateurs-radio (GCC);
- surveillants d'équipement (GCC);
- techniciens en électronique (GCC);
- commis-communicateurs (GCC);
- surveillants d'équipe (GCC);
- coordonnateurs des communications (GCC);
- diffuseurs (GCC);
- régulateurs de trafic maritime (GCC);
- opérateurs de téléimprimeur (GCC).

Nous allons maintenant examiner l'importante intervention du gouvernement du Canada dans le trafic maritime, et, par conséquent, dans les activités portuaires:

I- LE MINISTÈRE DU REVENU DU CANADA, par le prélèvement des douanes et accises sur la marchandise importée.

II- LES SERVICES DE SUPPORT À LA CIRCULATION MARITIME, qui comprennent:

1) Le Ministère de l'Environnement du Canada, par le Service de Météorologie qui distribue les informations aux services de régulation du trafic maritime.

2) Le Ministère des Transports du Canada par le biais de la Garde côtière canadienne qui joue le rôle capital de régulation du trafic maritime, et de l'Institut de Formation de Transports Canada qui assume la formation de tout le personnel spécialisé de la Garde côtière canadienne et des services de météorologie.

I- DOUANES ET ACCISES CANADA (MINISTÈRE DU REVENU)

a) Les fonctions de travail

Celui qu'on nomme le douanier porte le titre officiel d'inspecteur des douanes; il s'agit là d'un poste professionnel selon la classification de la fonction publique fédérale.

On peut résumer ses fonctions:[26]

"Sous la surveillance générale d'un surintendant des Douanes: contrôle le transport des marchandises effectué par les transporteurs internationaux, la main levée, la retenue, ou les interdictions d'importation des marchandises ou le passage à la frontière de personnes et leurs véhicules entrant au Canada ou en sortant; conformément aux directives ministérielles, rend une décision finale quant à la valeur imposable, la classification tarifaire et le taux des droits provisoires ou anti-dumping selon le cas; fournit les renseignements ou les échantillons relatifs aux marchandises importées, aux services des Programmes tarifaires et de l'appréciation et/ou aux opérations; détermine l'admissibilité des marchandises assujetties à des besoins non-tarifaires comme les lois ou les programmes de contrôle réglementaire des autres ministères gouvernementaux; contrôle l'arrivée des personnes au Canada et assure le respect des lois, règlements et politiques ayant trait à l'admission des personnes; en vertu de certaines directives et de certains profils, effectue les fouilles, les saisies et la retenue des marchandises; procède aux arrestations; impose et perçoit les droits, taxes, et recettes non fiscales."

On y trouve aussi le "commis intermédiaire de la douane", dont on peut ainsi résumer les fonctions:[27]

"Sous surveillance, veille à l'application des lois et règlements douaniers afin d'empêcher la contrebande et autres infractions de ce genre et d'assurer la perception des droits et des taxes; rédige les manifestes ayant trait aux mouvements de marchandises sous douane; maintient

---

(26) Tiré de la description du poste "Inspecteur des douanes - PM I - Direction des opérations extérieures", Revenu Canada, Douanes et Accises.

(27) Tiré de la description du poste #C 16 D-04, CR 4, direction des opérations douanières.

le contact avec les agents de douane et les importateurs; recherche les expéditions manquantes, et veille à l'acheminement des marchandises non-réclamées à l'entrepôt de la Reine; réclame le paiement des droits et taxes à acquitter selon les règles et procédures de contrôle du fret; dispose, selon les règlements, des marchandises non réclamées, et tient des dossiers relatifs aux exportations de marchandises vers l'étranger."

b) Qualifications et formation

Le candidat au poste de PM I qui y provient par promotion interne doit avoir complété ses études secondaires avec succès, ou l'équivalent, être bilingue, et posséder l'expérience de l'application des lois et des règlements, et/ou l'expérience de la surveillance du mouvement international des marchandises ou des personnes, ou encore celle de la gestion d'une entreprise commerciale. Pour le candidat de l'extérieur, on est "plus exigeant": c'est-à-dire qu'on apprécie alors une formation post-secondaire: collégiale ou universitaire.

Le programme qui attend l'étudiant du "Collège des Douanes et de l'accise" de Rigaud pourra durer environ six semaines. Puis, si l'étudiant est déjà au service du Ministère, il rentrera au travail et mettra en pratique ses nouvelles connaissances; s'il est une "recrue", il sera affecté à un poste de travail. Après ce stade, l'étudiant retournera au collège pour une nouvelle série de cours de six semaines, lui donnant donc douze semaines de formation. La formation se donne en institution depuis 1976, à la fois pour les nouvelles recrues et les candidats en perfectionnement. Elle porte principalement sur les relations avec le public, les techniques d'entrevue, etc, et sur le commerce international. Il s'agit d'une formation très spécifique, et directement applicable dans l'emploi.

c) Besoins en main-d'oeuvre

A partir de 1980, le "collège des Douanes et de l'Accise" prévoit diplômer plus de mille étudiants par année, au terme de son programme

d'expansion. Cela représente bien sûr la "réserve" de douaniers pour le Canada entier.

II- LES SERVICES DE SUPPORT À LA CIRCULATION MARITIME.

Le gouvernement du Canada assume une très large part de ces services: météorologie, régulation du trafic, information maritime, sécurité maritime, etc, qui sont dispensés au navire. Nous avons considéré ces services comme "péri-portuaires" aux fins de la présente étude pour un certain nombre de raisons, bien que l'on puisse discuter à savoir si ces services ressortissent du secteur proprement maritime, ou portuaire. Ces raisons sont les suivantes:

- d'abord, le contrôle de la navigation dans les eaux portuaires a déjà été assumé par le Conseil des Ports Nationaux, jusqu'en 1965;
- de plus, les activités qui y sont reliées se déroulant à terre, et bien qu'elles nécessitent il va sans dire une connaissance profonde de la navigation, les connaissances pré-requises y sont fort différentes.

a) Fonctions de travail

Le ministère de l'environnement communique constamment à la Garde côtière canadienne (GCC) des données précises sur la météo: température, marées, etc, recueillies, préparées, analysées par les météorologistes.

Examinons maintenant la vaste et très importante intervention de la GCC, en matière de circulation maritime et fluviale. Le Ministère des Transports du Canada se divise en "trois administrations correspondant aux trois grands modes de transports, soit les transports aériens, de surface

ou routiers et ferroviaires, et maritimes. C'est au sein de cette dernière administration que se retrouve la Garde côtière canadienne. Cinq directeurs régionaux se partagent la responsabilité de l'exploitation locale de la Garde côtière dont l'administration centrale est à Ottawa. Ces directeurs régionaux sont en poste à Vancouver, pour la région de l'Ouest, à Toronto pour la région du Centre, à Québec pour la région des Laurentides, à Dartmouth pour la région des Maritimes et à Saint-Jean pour la région de Terre-Neuve." (28) Les limites de la région des Laurentides sont à peu près les mêmes que celles de la province de Québec. La plupart des services de soutien donnés aux douze mille mouvements de navire annuels (douze mois par année) sont fournis dans le Golfe, sur le fleuve Saint-Laurent, ainsi que sur le Saguenay. Plusieurs de ces services échappent au cadre de cette étude en ce qu'ils concernent la sécurité nationale, la sécurité maritime, la navigation de plaisance, l'aménagement de la voie maritime, etc: le Service des aides à la navigation (balises, aides flottantes et phares, sondage et dragage, bris des glaces); l'administration des quais et havres publics servant au cabotage; les services des Urgences maritimes, Recherche et Sauvetage; enfin, le Bureau d'inspection des navires et d'inspection des activités d'arrimage en fonction de la Loi sur la Marine marchande du Canada; et la gestion du trafic maritime. Les deux derniers cas nous ont intéressés de façon particulière, parce qu'ils sont directement reliés à la marine marchande et comprennent des activités se déroulant soit dans le contexte portuaire, soit de façon à maintenir de la rive un contact avec les navires.

Le service de la sécurité maritime comprend l'inspection des navires, tant leur construction que leur état de circulation, et l'inspection de l'arrimage du chargement effectuée par les "gardiens de port". Il donne lieu à des fonctions nommées "inspecteur senior" et "inspecteur" sous la direction d'un "inspecteur principal", et d'"expert senior" et d'"expert" sous la

---

(28) Regard sur la Garde côtière canadienne - région des Laurentides, texte polycopié pour diffusion générale, Transports Canada, nov. '79, 14 pages, pp. 2-3.

direction d'un "expert principal régional" et de "l'expert maritime principal". Ces fonctions comprennent toutes des tâches assimilables à l'inspection; par exemple, les fonctions d'un expert maritime se résument à ceci:

> "Sous la direction de l'expert maritime principal, Sécurité des Navires, et sous la direction technique de l'expert principal régional, Services nautiques, région des Laurentides, faire passer les examens des candidats aux certificats de capacité dans le domaine de la navigation, inspecter les navires pour s'assurer du bon arrimage des cargaisons en vrac, faire enquête sur les sinistres maritimes, visiter les navires pour en effectuer le jaugeage, surveiller l'enrôlement des marins, juger les litiges, inspecter les dispositifs de sécurité et le matériel de manutention des cargaisons des navir s à vapeur, surveiller les travaux de manutention des cargaisons, inspecter les cales de chargement et les aires de travail, faire enquête sur les accidents touchant les débardeurs et les équipages des navires, contrôler les pratiques de sécurité du travail sur les navires, enquêter sur les infractions aux règlements anti-pollution et exécuter des tâches connexes."(29)

La direction des télécommunications et de l'électronique est étroitement associé à la Gestion du Trafic maritime qui occupe le vaste champ de la régulation du trafic et d'aide en cas d'urgence (le lecteur peut se référer, à seules fins de compréhension, aux fonctions de "contrôleur aérien"). Une couverture radio VHF assure aux navigateurs une veille permanente, jour et nuit et douze mois par année, via les trois centres de Gestion (GTM) des Escoumins, de Québec et de Montréal. En outre, une surveillance radar est effectuée pour les zones portuaires, et certaines autres

---

(29) Tiré de descriptions de tâches de la Garde côtière canadienne.

qui sont considérées comme cruciales: zones d'embarquement des pilotes par exemple.

> "Pour assurer un contrôle adéquat, ces centres doivent d'abord recueillir les informations pertinentes, et ensuite, mettre ces renseignements à la disposition des utilisateurs. C'est pourquoi il existe, à Montréal, un centre régional d'information maritime (CRIM) relié aux centres locaux et aux stations radio côtières. Ce centre régional est chargé de tous les aspects de l'information ayant trait à la sécurité du domaine maritime: état et prévisions de mouvements, vitesse et direction précises des navires, conditions de la météo, marées, état des bouées, travaux en cours le cas échéant, disponibilité des pilotes et des remorqueurs. La GTM maintient un contact avec les navires en mouvement au moyen d'une gamme complète de liaisons télégraphiques, téléphoniques, et radiotéléphoniques, qui sont entretenus par un service de génie électronique."(30)

Dans les centres, les tâches se distribuent comme suit, en résumé: les électroniciens planifient, exécutent et coordonnent l'installation des systèmes de communications et d'électronique, d'équipements radar, de sondage, etc., ou conçoivent de nouveaux systèmes de même que le(s) technologiste(s) (31). Le surveillant de station de télé-communications occupe des fonctions d'administration et de supervision qui nécessitent toutefois la connaissance des équipements et des opérations; ils y accèdent par une double exigence de formation de l'Ecole de formation des services aériens (32) et de formation en cours d'emploi, c'est-à-dire de promotion interne à partir de l'exécution des tâches d'opérateur-radio. Celui-ci, en effet,

---

(30) Idem, pp. 12-13.

(31) Idem, note 27. Le terme est inscrit tel quel dans le document cité.

(32) Ou Centre de formation des Services de la Circulation aérienne, rattaché à l'IFTC de Cornwall.

est l'utilisateur direct des équipements de télécommunications, et maintient la communication avec les multiples informateurs terrestres concernant météo, vents, marées, glaces, bouées, signalisation des navires, ainsi qu'avec les navires en circulation. Il utilise du matériel radiotéléphonique, un télex, et l'opérateur de radio "pool" utilise en plus un téléimprimeur.

La GTM joue un rôle nettement directif quant à la circulation des navires dans les eaux du fleuve Saint-Laurent, de Sept-Iles à Montréal, et du Saguenay: elle autorise ou non l'entrée du navire dans les eaux relevant de son territoire, et les mouvements vers -ou hors de- un poste d'amarrage: quai, jetée, écluse, bouée, mouillage; elle guide à distance le navire parmi les autres, et veille au respect des lois et règlements, codes de sécurité de la Voie Maritime et du fleuve Saint-Laurent.

Le régulateur du trafic maritime veille à l'ensemble de ces tâches, de même que les coordonnateurs des communications, qui n'ont cependant aucun pouvoir directif mais ne font que recueillir les informations, qui sont par la suite distribuées aux centres GTM par les diffuseurs, qui les rapportent également à l'extérieur des services de la Garde côtière.

b) Les qualifications et la formation

Dans tous les cas, c'est-à-dire pour l'ensemble des tâches mentionnées plus haut, tant en météorologie, qu'au service de la sécurité maritime, qu'au service des télécommunications et dans les centres de Gestion du Trafic maritime, la formation très spécifique exigée et nécessaire est de niveau post-secondaire et se dispense à l'Institut de Formation de Transports Canada (IFTC), à Cornwall, Ontario. Le vaste programme de cet institut sera décrit de façon plus élaborée au chapitre suivant traitant de la formation.

Disons toutefois qu'on y forme tout le personnel de terre de la Garde côtière canadienne, ainsi que les contrôleurs aériens, formation qui s'apparente à celle des régulateurs du trafic maritime à plus d'un point de vue, ne serait-ce que par l'utilisation de l'appareillage électronique propre aux télécommunications. Le candidat y reçoit une formation directement applicable à la fonction postulée, soit à son entrée au service de la GCC, soit au cours de sa carrière lorsque ses fonctions changent.

c) Les besoins de main-d'oeuvre

En termes quantitatifs, nous allons illustrer les besoins de personnel de la GCC dans la région des Laurentides par quelques chiffres, pour donner au lecteur une idée de l'ordre de grandeur de ces fonctions à l'intérieur des services.

1- Au service de la Sécurité maritime, les postes d'experts maritimes, autant à la direction régionale de la Sécurité des Navires qu'aux bureaux de Québec, Montréal, Sorel, et Rimouski, ces emplois constituent, hormis les postes d'encadrement et de soutien (commis et secrétaires, en nombre infime), l'essentiel du personnel et sont au nombre de:

- 7 experts senior à la direction régionale;
- 12 experts maritimes, et un senior à Québec, ainsi qu'à Montréal;
- 3 experts maritimes à Sorel et un senior;
- 9 de ces experts à Rimouski et un senior;

2- Pour le secteur des télécommunications et de l'électronique, les emplois décrits représentent, en termes de postes:

- 47 électroniciens;
- 2 monteurs électroniques;

. 1 technologiste (sic);

. 12 surveillants de station de télécommunications;

. 41 opérateurs-radio de deux types (opérateur de radio-pool, et opérateur-radio);

. 6 surveillants d'équipement;

. 1 technicien électronique.

3- Le centre d'urgence du service de "Recherches et Sauvetage", emploie:

. 3 commis-communicateurs dont les tâches se décrivent de la même façon que les diffuseurs, mais qui ne sont exécutées qu'au cas de sinistres en mer.

4- Enfin, au CRIM et dans les trois centres GTM: Québec, Montréal, et les Escoumins, on emploie:

. 19 surveillants d'équipe;

. 8 coordonnateurs des communications;

. 22 diffuseurs;

. 48 régulateurs de trafic maritime;

. 8 opérateurs de téléimprimeur.

En termes qualitatifs, il est assez visible que pour ce qui est de la "préparation professionnelle spécifique", l'employeur qui dispense lui-même la formation réalise l'adéquation optimale entre les besoins de l'organisation, et le programme de formation. La formation telle que donnée semble satisfaire les agents du milieu, en termes de formation spécifique.

CONCLUSION.

D'une façon générale, la formation interne assurée par l'IFTC est de niveau post-secondaire. Elle semble répondre aux besoins des usagers,

tant au niveau de l'administration de la Garde côtière canadienne, qu'au niveau des travailleurs comme tels.

Les équipements fort spécifiques qui sont les outils de travail de tâches tout aussi spécifiques, n'ont de parenté qu'avec le contexte de travail du contrôleur aérien dont la formation est d'ailleurs assumée jusqu'à présent au même endroit, c'est-à-dire à l'IFTC.

L'ont sait cependant que la formation des contrôleurs aériens sera dispensée dorénavant dans le réseau des cégeps de la province de Québec, au niveau de la formation professionnelle.

On peut dès lors s'étonner qu'il n'en soit pas de même pour la formation des régulateurs de trafic maritime.

Evidemment, la conjoncture présente au sein de la régulation du trafic maritime ne se réclame toutefois pas des mêmes conditions politiques, syndicales, sociales, économiques que celles des contrôleurs aériens du Québec. Il y aurait lieu cependant de "sonder" un milieu apparemment harmonieux et exempt de tensions majeures.

La prise en charge efficace des besoins de formation du personnel de la CCC, malgré le niveau post-secondaire des qualifications, et les besoins de main-d'oeuvre en termes quantitatifs du secteur, n'amène pas en définitive l'intervention du Ministère de l'éducation en cette matière.

Quant à la formation dispensée au "collège des Douanes et de l'Accise" de Rigaud, post-secondaire et spécifique, comme celle de l'IFTC, elle semble également satisfaire aux exigences du milieu, l'employeur étant l'instigateur de cette formation à la fois institutionnelle et en cours d'emploi, contrairement à la formation en cours d'emploi dispensée auparavant.

CHAPITRE 4:

LA FORMATION

I- LES INSTITUTIONS À CARACTÈRE ACADÉMIQUE:

Trois institutions dispensent la formation académique au personnel naviguant qui, bien que n'étant pas compris dans le cadre strict de la présente étude, font partie de la zone périphérique esquissée dans le tableau en introduction du présent rapport: l'Institut maritime du Québec à Rimouski et l'Ecole de Marine de Halifax offrent une formation de niveau collégial aux officiers navigateurs, les commandants de navire, les administrateurs de compagnies maritimes, les pilotes de navires membres de l'Association des Pilotes des Laurentides, les experts maritimes, inspecteurs et gardiens de port de la fonction publique (Transports Canada), les matelots de pont, les officiers de mécanique, les officiers de port;[33] les compagnies de remorquage, entre autres, emploient ce personnel.

Le "pilote de port",[34] fonction que nous avons exclue du cadre de cette étude parce qu'elle ressortit carrément du secteur maritime, est un membre de l'Association des Pilotes des Laurentides. Le "capitaine d'armement", fonction exécutée dans le contexte strictement portuaire et qui consiste, pour le compte d'un propriétaire de navires ou de la compagnie

---

(33) Plusieurs de ces tâches sont décrites in extenso dans une étude intitulée "L'accessibilité des professions du secteur du transport à la formation au niveau collégial", réalisée pour la direction générale de l'Enseignement collégial du MEQ par le collège F.X. Garneau, avec la collaboration du Centre de formation et de consultation (Jean-Louis Langevin et Claudine LeClerc) Septembre 1980.

(34) "pilote de port": assiste le commandant du navire à l'accostage dans les eaux portuaires du Saint-Laurent qui ont un caractère très spécifique.

exploitante, à s'occuper au port des relations avec l'équipage, des réparations à effectuer sur le bateau, de l'approvisionnement de celui-ci en carburant et en nourriture, etc., (35) est aussi généralement un ex-capitaine au long cours, issu possiblement de ses écoles.

Le Collège de la Garde côtière à Sydney, Nouvelle-Ecosse, assume pour sa part la formation académique et pratique de niveau collégial du personnel naviguant de la GCC, les officiers de Navigation ou les officiers en Génie maritime.

Par ailleurs, le personnel "terrestre" de la GCC dont il a été question dans la présente étude est formé à l'Institut de formation de Transports Canada (IFTC) à Cornwall, Ontario, auquel le Collège de la Garde côtière est attaché et dispense l'un des sept programmes qui composent son champ de formation; les six autres programmes sont:

- Les études en gestion des transports, données par le Centre George A. Scott; c'est là un programme destiné aux cadres supérieurs et intermédiaires de transports Canada.

Ce programme se compose surtout de cours de perfectionnement ponctuels, répondant à des besoins précis, et de conférences, colloques, dans une perspective de formation continue.

- La formation des contrôleurs aériens donnée par le Centre de formation des Services de la circulation aérienne.

- Le Centre de formation en télécommunications et en électronique, qui dispense une formation très spécifique aux candidats aux postes de contrôleur aérien et de régulateur du trafic maritime, ainsi qu'à certains postes dans la Gestion du Trafic maritime, postes qui ont en commun le

---

(35) La description de cette fonction d'après la CCDP est consignée en annexe 9 et s'assimile à la fonction d'agents de navires décrite au chapitre premier.

recours aux appareils électroniques de communication.

- Le Centre de formation en Météorologie du Service de l'environnement atmosphérique rattaché à Environnement Canada.

- Le Centre de formation maritime, dédié aux candidats aux postes en mer de la GCC, ainsi qu'aux postes d'experts maritimes du Service de la sécurité maritime (cité au précédent chapitre).

- Le programme "Technologie de formation" qui comprend entre autres l'élaboration et la mise en oeuvre de cours de formation professionnelle au personnel de la GCC.

Le Centre de Formation maritime "a pour objectif principal de donner des cours de formation maritime avancée, tant en français qu'en anglais. Ces cours seront élaborés et donnés en fonction de la disponibilité des ressources humaines nécessaires."(36) Il s'agit là également d'une formation de niveau post-secondaire, de même que le "Centre de Formation en télécommunications et en électronique", qui "assure la formation technique avancée relative à l'entretien et à l'exploitation des différents équipements et systèmes électroniques utilisés par Transports Canada, ainsi que la formation de base relative à l'exploitation des radiocommunications (les opérateurs-radio et les spécialistes en information de vol) dont se servent les transports maritimes et aériens." (37) Lorsqu'on parle ici de "formation technique avancée", les termes reflètent bien le fait que les connaissances transmises, en général, à l'IFTC sont celles qui sont directement utilisables en emploi, et ne sont pas du même type que la formation collégiale dispensée par exemple dans les Collèges d'enseignement général et professionnel, plus globale.

---

(36) Annuaire des cours Cornwall/Sydney, 1981-82, Transports Canada, 83 pages, p. 63.

(37) Idem, p. 23.

Comme l'on sait, la formation des contrôleurs aériens devra éventuellement être assumée par le Ministère de l'Education du Québec, en un programme destiné aux candidats désirant travailler sur son territoire, dont une des caractéristiques est d'être bilingue. Pour une série de raisons diverses, liées aux contextes différents de ces emplois, le même mouvement ne semble pas s'imposer pour la formation des régulateurs du trafic maritime.

Le secteur professionnel de l'enseignement collégial offre encore un Diplôme d'Etudes collégiales professionnel (D.E.C.P.) en "Techniques des Transports" ou "technologie du transport" qui constitue l'une des voies de sortie du programme de "Techniques administratives" à l'intérieur duquel le candidat se spécialise durant la dernière année: "Le diplômé en Technologie du transport sera donc affecté à la gestion du mouvement des marchandises et de personnes. A certaines occasions, il agira comme intermédiaire entre importateur et exportateur. Il verra, par exemple, à émettre la documentation du port d'embarquement; il veillera à donner les instructions de cheminement adéquat; il choisira la manière d'expédier la plus efficace..."(38) Dans le contexte de cette étude, le technicien en transport diplômé peut accomplir toute une gamme de tâches reliées à l'infrastructure portuaire: le calcul, le prélèvement et la comptabilisation des frais portuaires: quaiage, etc.; agent de douanes (ne pas confondre avec le douanier du gouvernement fédéral); il peut aussi être employé à la planification des mouvements pour une compagnie de transitaires, d'opérateurs de terminus, d'une agence maritime ou d'un agent de navires,(39) etc. le programme d'études suivi par les candidats traite en effet tant de l'aspect légal et juridique, économique, que du marketing, de la géographie des réseaux de transport et des communications, des modes de transport, et de la logistique; un stage complète sa formation.

---

(38) "Technicien en Transport - Le feu vert à votre progrès" Cégep F.X. Garneau - Gilles Lamontagne - 24 pages, p. 10.

(39) cf. Chapitre I, pour un rappel des tâches en question.

Le dernier intervenant à fournir une formation institutionnelle est le "Collège des Douanes et Accises", de Rigaud, qui dispense un court programme à des finissants du niveau secondaire, ou du "collège communautaire canadien" (niveau "CEGEP" secteur anglo-canadien); cette courte formation consiste en deux modules théoriques de six semaines suivis de stages qui ont pour thème les relations avec le public et le commerce international et l'administration.

Certains problèmes de recrutement dans la profession ont suscité un questionnement sur son statut et sa reconnaissance; certains changements dans la formation, dans la perspective d'une hausse des exigences et du niveau, seraient un moyen de revaloriser la profession tout en répondant à certains besoins du milieu en évolution; un examen préalable de la situation s'impose, de même que l'étude des programmes de formation qui existent déjà au niveau collégial.

II- LA FORMATION EN COURS D'EMPLOI:

Enfin, l'étude confirme que les débardeurs acquièrent les connaissances nécessaires à leur emploi par une "formation sur le tas". Celle-ci est assumée et planifiée par l'employeur: l'Association des Employeurs maritimes.(40) Les insatisfactions et les craintes exprimées par certaines personnes du milieu justifieraient cependant qu'on se penche sur la question des prévisions quantitatives pour les postes de débardeurs dans les prochaines années, ainsi que sur les caractéristiques de leur formation donnée exclusivement en cours d'emploi.

---

(40) cf. Chapitre premier.

CONCLUSION

La présente étude avait pour objectif d'identifier, à travers toutes les activités portuaires, s'il en existe dont la main-d'oeuvre présente des besoins en formation, d'un point de vue quantitatif ou qualitatif, formation qui à la fois: soit de niveau collégial, ne soit pas déjà assumée par l'une ou l'autre des institutions gouvernementales, et représente un nombre de débouchés justifiant la création d'un programme spécifique à cet effet.

Dans le champ couvert par le Conseil des Ports nationaux et les administrations portuaires locales, les emplois sont en résumé de type administratif bien que comportant une dimension spécifique au domaine des transports. Ces emplois peuvent être de niveau collégial, et lorsqu'on jugera qu'ils requièrent une formation spécifique, la formation dispensée par le réseau collégial professionnel et qui mène à la fonction de "Technicien en Transports" sera celle qui sera privilégiée; les qualifications acquises dans le cadre de ce programme semblent répondre aux besoins du milieu, qui a d'ailleurs contribué à élaborer le dit programme. Le génie et l'aménagement portuaire ne réprésentent pas non plus de spécificité assez grande pour le distinguer du génie civil.

Dans le champ couvert par les compagnies privées, le débardage a bien sûr particulièrement retenu notre attention: l'importance numérique et stratégique de ces fonctions l'impose. De plus, la situation de la formation ne fait pas consensus: assumée par l'employeur, en cours d'emploi, le système fonctionne sans pour autant rallier une approbation unanime. Il n'est toutefois pas du ressort de cette étude de clarifier le dossier de la formation des débardeurs qui est à coup sûr de niveau secondaire.

Par ailleurs, dans le secteur des hydrocarbures et des raffineries, le chargement et le déchargement des produits pétroliers s'effectue tout à fait

en marge des activités de débardage. Le niveau de formation, bien que dépassant celui des débardeurs, reste de niveau secondaire et elle est assumée, en ce qu'elle a de spécifique, par l'employeur également.

Dans les tâches administratives qui s'effectuent au sein des intervenants dans les activités de transport ou de dédouanage, de même que dans les administrations portuaires locales, la formation peut être en administration, voire en "Techniques du Transport". Elle peut aussi varier selon l'expérience et le profil professionnel de l'individu, étant donné la souplesse de l'entreprise privée dans les critères d'embauche. C'est le cas particulièrement des plus petites d'entre elles.

Enfin, dans les tâches effectuées pour le gouvernement fédéral, la Garde côtière canadienne occupe un champ considérable. Ces fonctions requièrent une formation de niveau post-secondaire très spécifique, car elle est reliée à l'utilisation d'équipement électronique particulier. Cette formation est présentement dispensée par l'Institut de Formation de Transports Canada à Cornwall et semble s'harmoniser avec les besoins du milieu. Les cours suivis par les étudiants peuvent être des cours de perfectionnement en cours d'emploi ou des cours de base préparatoires à l'emploi.

Dans tous les cas, ces cours sont axés sur les connaissances techniques nécessaires et directement utilisables dans la tâche, et ne comprennent pas une formation générale de type collégial telle que dispensée par le réseau professionnel des Cégeps. Il en va de même de la formation des météorologistes, fournie au même institut. Un examen sommaire de la formation des douaniers donnée au Collège des douanes et accises de Rigaud, formation brève et spécifique dispensée en marge du secteur secondaire québécois à des diplômés du dit secteur, ne nous permet pas de conclure à la nécessité de transformer le système actuel de formation, récent et assumé par l'employeur même.

Conséquemment aux critères requis par le cadre dans lequel est circonscrit cette étude, quant à la formation nécessaire aux tâches du secteur portuaire, soient:

- manifester un besoin à combler au niveau qualitatif: connaissances, contenu, procédés, durée, etc, tant en termes de besoins actuels que prévisibles, dans le cas de changements technologiques,

- représenter, en termes quantitatifs, un bassin de main-d'oeuvre justifiant la création d'un programme nouveau, tant en termes de besoins présents que prévisibles dans le cas de changements technologiques,

- exiger un niveau de qualifications collégial,

- manifester l'absence de prise en charge de ces besoins par le réseau d'enseignement collégial,

force nous est d'observer qu'il se dégage du portrait ainsi tracé un secteur de formation qui répond à coup sûr aux trois derniers critères; il s'agit de la formation des régulateurs du trafic maritime, assumée jusqu'à présent par l'IFTC (Institut de formation de Transports Canada - Ministère des Transports-Gouvernement du Canada).

Quant à savoir si ce programme de formation répond au premier critère, c'est-à-dire s'il manifeste certains besoins à combler en termes qualitatifs,(41) cela demanderait une étude plus approfondie. Il y a là place, à

---

(41) Il ne s'agit pas ici d'évaluer la formation actuelle des régulateurs, mais bien davantage d'examiner s'il y a lieu d'ajouter à la formation technique déjà existante, la formation plus générale dont bénéficient les autres techniciens formés dans le réseau collégial québécois.

notre avis, pour l'examen de la question par le Ministère de l'Education du Québec, à savoir s'il y a lieu pour le réseau d'enseignement collégial de dispenser la formation du personnel spécialisé en matière de trafic maritime.

Cette conclusion repose à la fois sur l'examen de la situation présente et sur l'évaluation sommaire des effets prévisibles des changements technologiques intervenant dans les procédés de travail.

BIBLIOGRAPHIE

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC.
Ministère de l'Education, "Méthode-cadre, Guide d'organisation et d'opération", Groupe interministériel de programmes et examens, Juillet 1977.

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC.
Ministère de l'Education, "Pilote de navire", "Officier navigateur", "Matelot de pont", GIPEX, Juillet 1977.

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC.
Ministère de l'Education, Direction générale du développement pédagogique, direction des programmes, "Annuaire de l'enseignement secondaire, cours de formation professionnelle", 1979-80.

LAMONTAGNE, Gilles.
pour le Cégep F.X. Garneau, "Technicien en Transport - Le feu vert à votre progrès", 1980, 24 pages, texte polycopié à diffusion limitée, destinée aux employeurs éventuels des diplômés de ce programme.

LANGEVIN, Jean-Louis et Leclerc, Claudine.
Centre de formation et de consultation, Québec Inc., pour le collège F.X. Garneau, pour le compte de la direction générale de l'enseignement collégial du Ministère de l'Education du Québec, "L'accessibilité des professions du secteur du Transport à la formation au niveau collégial", septembre 1980, 119 pages.

MINISTÈRE DE LA MAIN-D'OEUVRE et de l'Immigration du Canada.
"Classification Canadienne descriptive des Professions", Ottawa, Information Canada, 1971-73 et révision 1981, 2 volumes.

TRANSPORTS CANADA.
"Annuaire des cours Cornwall/Sydney", 1981-82, 83 pages.

TRANSPORTS CANADA.
"Regard sur la Garde côtière canadienne, région des Laurentides", texte polycopié pour diffusion générale, novembre 1979, 14 pages.

ANNEXE 1

TABLEAU-SYNTHÈSE DES
FONCTIONS DE TRAVAIL, DE
LA FORMATION, ET DES BESOINS
DE MAIN-D'OEUVRE

TABLEAU SYNTHÈSE DES FONCTIONS DE TRAVAIL, DE LA FORMATION ET DES BESOINS DE MAIN-D'OEUVRE

INTERVENANTS	FONCTIONS	QUANTITÉ DE MAIN-D'OEUVRE	NIVEAU FORMATION	LIEU FORMATION
Conseil des Ports Nationaux	cadres: capitaine de port	(1) par port	form. prof. coll. maritime expér. capitaine	Rimouski, Halifax, etc.
	surint. terminus	"	id.	id.
	surv. quaiage	"	form. prof. coll. admin. ou "transport".	CEGEP, ou second. et expér.
	policier de port		Secondaire	Variable
	employés de chemin de fer.	Qué: 20 MTL: 100	Primaire ou Secondaire	Par l'expérience en cours d'emploi.
	employés d'entretien	Qué: 5	"	"
Entreprises privées:	(manutentionnaires: cf. débardeurs)			
- Compagnies d'arrimage	débardeurs	Qué: 232	Primaire	En cours d'emploi
- Compagnies de remorquage	Equipage restreint	____	_____	_____
- Propriétaires et opérateurs de navires	"Agent de navires"	____	Variable	Variable
- Raffineries	Préposé au pompage des hydrocarbures.	Environ 15 à 20 par raffinerie	Secondaire ou post-secondaire.	En cours d'emploi
- Importateurs	Agent de douanes	_____	Variable	Variable

TABLEAU SYNTHÈSE DES FONCTIONS DE TRAVAIL, DE LA FORMATION ET DES BESOINS DE MAIN-D'OEUVRE (suite)

INTERVENANTS	FONCTIONS	QUANTITÉ DE MAIN-D'OEUVRE	NIVEAU FORMATION	LIEU FORMATION
- Transitaires et exploitants de terminus	Varie selon l'envergure et l'organisation; fonctions de type administratif.	———	———	———
Gouvern. du Canada:				
- Min. Revenu du Canada, "Douanes et Accise".	"douanier" ou "inspecteur de la douane".	———	Secondaire ou Post-secondaire	Collège des Douanes et de l'Accise de Rigaud.
	"commis intermédiaire de la douane"	———	Secondaire, général	Variable
- Min. de l'Environnement du Canada.	Météorologiste	———	Post-secondaire	Institut de Formation de Transports Canada, Cornwall.
- Min. des Transport du Canada,		(Région des Laurentides.)		
Garde côtière canadienne	- inspecteurs et experts maritimes	47	Post-secondaire	Pour toutes ces fonctions, la formation est dispensée à l'Institut de Formation de Transports Canada, Cornwall.
	- électroniciens	47	Post-secondaire	
	- monteurs électroniques	2	Post-secondaire	

TABLEAU SYNTHÈSE DES FONCTIONS DE TRAVAIL, DE LA FORMATION ET DES BESOINS DE MAIN-D'OEUVRE

INTERVENANTS	FONCTIONS	QUANTITÉ DE MAIN-D'OEUVRE	NIVEAU FORMATION	LIEU FORMATION
Garde côtière canadienne	- technologiste	1	Post-secondaire	
	- surveillant de station	12	Post-secondaire	
	- opérateurs radio	41	Post-secondaire	
	- surveillants d'équipement	6	Post-secondaire	
	- technicien en électronique	1	Post-secondaire	
	- commis communicateurs	3	Post-secondaire	
	- surveillants d'équipe	19	Post-secondaire	
	- coordonnateurs des communications	8	Post-secondaire	
	- diffuseurs	22	Post-secondaire	
	- régulateurs du trafic maritime	48	Post-secondaire	
	- opérateurs de téléimprimeur	8	Post-secondaire	

ANNEXE 2

DESCRIPTIONS DE TÂCHES -
FONCTIONS-CADRES DU SERVICE DE GÉNIE
PORTUAIRE, PORT DE QUÉBEC:

- directeur du département de génie:

  ingénieur du port;

- ingénieur senior;

- coordonnateur au service d'entretien;

- surintendant de l'entretien.

LE CONSEIL DES PORTS NATIONAUX

Description de poste

POSTE : Directeur du département du Génie (Ing. du port)

TITULAIRE :

DIVISION/
SUCCURSALE: Département Génie

EMPLACEMENT: Port de Québec

DATE : Avril 1981

RAISON D'ÊTRE

Le Directeur du département de l'Ingénierie doit planifier, organiser, diriger et contrôler les différentes activités des services de l'ingénierie et de l'entretien du Port de Québec en s'assurant que son personnel poursuit les objectifs fixés par son département. Il doit donc veiller à une saine gestion des ressources humaines, des budgets, et des matériaux.

DIMENSIONS

Supervise 45 employés
Budget immobilisation fluctuel de 5 à 20 millions
Entretien 1.5 million
Revenus 1.2 million
Masse salariale du département 850,000

SITUATIONS HIÉRARCHIQUE

Le directeur du département du génie relève du directeur général comme les cinq autres directeurs. Il a sous ses ordres un ingénieur qui planifie, dirige et supervise la section de l'ingénierie, ainsi qu'un coordonnateur de l'entretien qui voit à la bonne marche de la section entretien. Un technicien senior et un planificateur des travaux d'entretien se rapportant directement à lui. Une secrétaire s'occupe du travail clérical du département.

.../2

NATURE ET ÉTENDUE

Le directeur du département de l'ingénierie voit à planification, la direction, la supervision et le contrôle des dépenses d'immobilisation et d'entretien. Doit concevoir des politiques et des projets dans le but d'améliorer l'efficacité et la rentabilité du département. S'assure que le service aux clients est fait en conformité avec les ententes survenues avec le Port et à la satisfaction des clients.

Coordonner, planifier et diriger les activités des services techniques au Port de Québec pour le développement, l'entretien et la construction des installations physiques.

- en élaborant les pratiques, les politiques et les objectifs techniques ainsi que les plans globaux;
- en établissant le plan des activités qui devront être accomplies en matière de construction, d'entretien et d'utilisation des ressources du Port;
- en donnant des avis techniques au directeur général du Port et aux directeurs de service;
- en répartissant les tâches à l'intérieur du services;
- en recommandant l'embauche d'experts-conseils lorsque requis;
- en participant au comité de gestion;

Coordonner, planifier et diriger les études et les recherches préliminaires pour la construction et manutention des facilités portuaires.

- en élaborant un plan de développement du Port et d'entretien;
- en établissant les priorités selon les besoins et le développement du Port;
- en préparant des estimées préliminaires et budgétaires avec la justification des projets;
- en nommant les responsables du projet;
- en recommandant l'embauche d'experts-conseils en matière de progrès et de relevés techniques lorsque requis.

Préparer, coordonner et diriger les études conceptuelles des projets d'immobilisation et d'entretien majeur.

- en analysant les données techniques et les relevés préliminaires;
- en établissant les exigences, les échéanciers et les critères de design;
- en approuvant les estimés, les plans et devis des installations portuaires et d'entretien;

.../3

NATURE ET ÉTENDUE (suite)

- en effectuant des recherches auprès d'experts et de fournisseurs pour la préparation des plans et devis;
- en préparant tous les documents nécessaires aux appels d'offres et soumissions.

Coordonner, contrôler et surveiller les travaux de construction exécutés par les entrepreneurs ou en régie.

- en analysant et recommandant le choix d'un entrepreneur;
- en préparant les documents contractuels pour la signature d'entrepreneurs;
- en assignant un responsable de projet pour le contrôle technique et quantitatif;
- en nommant un laboratoire pour le contrôle de la qualité des matériaux;
- en recommandant les modifications aux contrats;
- en acceptant les travaux lorsque terminés et en rédigeant la liste des défectuosités;
- en recevant les soumissions des fournisseurs ou des sous-entrepreneurs et en recommandant l'action de contrats ou d'achats alors que les travaux sont faits en régie;
- en supervisant les travaux et le contrôle des coûts ainsi que le début des travaux.

Etablir, superviser et contrôler le programme d'entretien des installations physiques portuaires.

- en préparant le plan des activités de chaque secteur du Port qui nécessitent un entretien régulier ou occasionnel;
- en préparant le budget annuel du service d'entretien;
- en étudiant les priorités et les exigences des directeurs de service;
- en effectuant des recherches auprès d'experts et de fournisseurs éventuels en vue d'améliorer nos services et réduire les coûts d'entretien;
- en autorisant l'achat de matériaux et de fournisseurs;
- en nommant le personnel requis à la surveillance et au contrôle des travaux;
- en engageant les fonds et les dépenses de chaque projet;
- en analysant les rapports des coûts périodiquement en fonction des estimés et des budgets;
- en recommandant le transfert des fonds pour répondre aux exigences et aux imprévus;
- en autorisant la réparation des dommages causés à nos propriétés et la facturation.

.../4

NATURE ET ÉTENDUE (suite)

Analyser et recommander les nouvelles installation et, ou améliorations de nos locataires.

- en recommandant au directeur général l'acceptation d'un projet soumis par un locataire avec ou sans commentaires.

Fournir les services nécessaires à la clientèle.

- en établissant leurs exigences;
- en autorisant les raccordements électriques, les services d'eau aux navires, et autres.

Le directeur se doit de concevoir et de réaliser des projets d'immobilisation et d'entretien en faisant preuve d'originalité, en ayant un sens du réalisme. Il se doit de voir à la supervision et à l'exécution des travaux selon les normes et les objectifs fixés. Un contrôle des budgets et des dépenses se doit d'être un objectif à réaliser. Il voit à ce que les clients reçoivent les services requis par le Port dans le cadre de leurs ententes.

Il se doit dans le cadre de ses fonctions de réaliser des plans et devis pour atteindre les objectifs fixés. Il doit s'assurer que la clientèle reçoit les services désirés. La supervision des contrats forfétaires doit être imprégné d'un objectif à savoir réaliser les meilleures ententes possibles pour le Port en fonction de la qualité et des coûts des travaux.

Le directeur doit due à l'étendue et à l'implantation des travaux reliés à ses fonctions entretenir d'étroits contacts avec tous les services du Port. Il doit aussi répondre aux besoins d'ingénierie et l'entretien des autres départements ainsi que d'assurer un support techinque lors de la conception ou de réalisation de nouveaux projets.

Participe aux rencontres hebdomadaire de régie interne. Entretien des contacts étroits avec les entrepreneurs oeuvrant dans le Port ainsi qu'avec les différents services d'utilités public.

Doit lors de problèmes ou de conception technique très spécialisé s'adjoindre de service d'experts tant en électricité engénering ou autres.

Les décisions prises dans le cadre de ses fonctions revêtent une importance majeure car il est le seul spécialisé dans les contrats forfétaires, les services rendus aux clients ainsi que l'établissement des coûts pour les services et pour l'entretien.

A un pouvroir consultatif lors de décisions importantes et souvent son rôle est déterminant dans les activités de son département.

.../4

FINALITÉS PRINCIPALES (rendent compte des résultats finals suivants)

S'assurer d'un entretien adéquat au Port de Québec par des programmes d'entretien et de réparation. Voir à ce que les objectifs fixés par le département soit suivi par les effectifs sous ses ordres.

Entretenir de bons contacts avec les clients pour s'assurer que les ententes survenues entre le Port et eux sont conformes. S'assurer d'un service efficace à la clientèle.

Administrer par des contrôles et des suivis la gestion des contrats.

Voir à une saine gestion des ressources humaines ainsi qu'un contrôle des matériaux et budgets pour s'assurer d'une administration efficace.

Doit également orienter ses efforts vers la création, la conception, et la réalisation de travaux d'immobilisation.

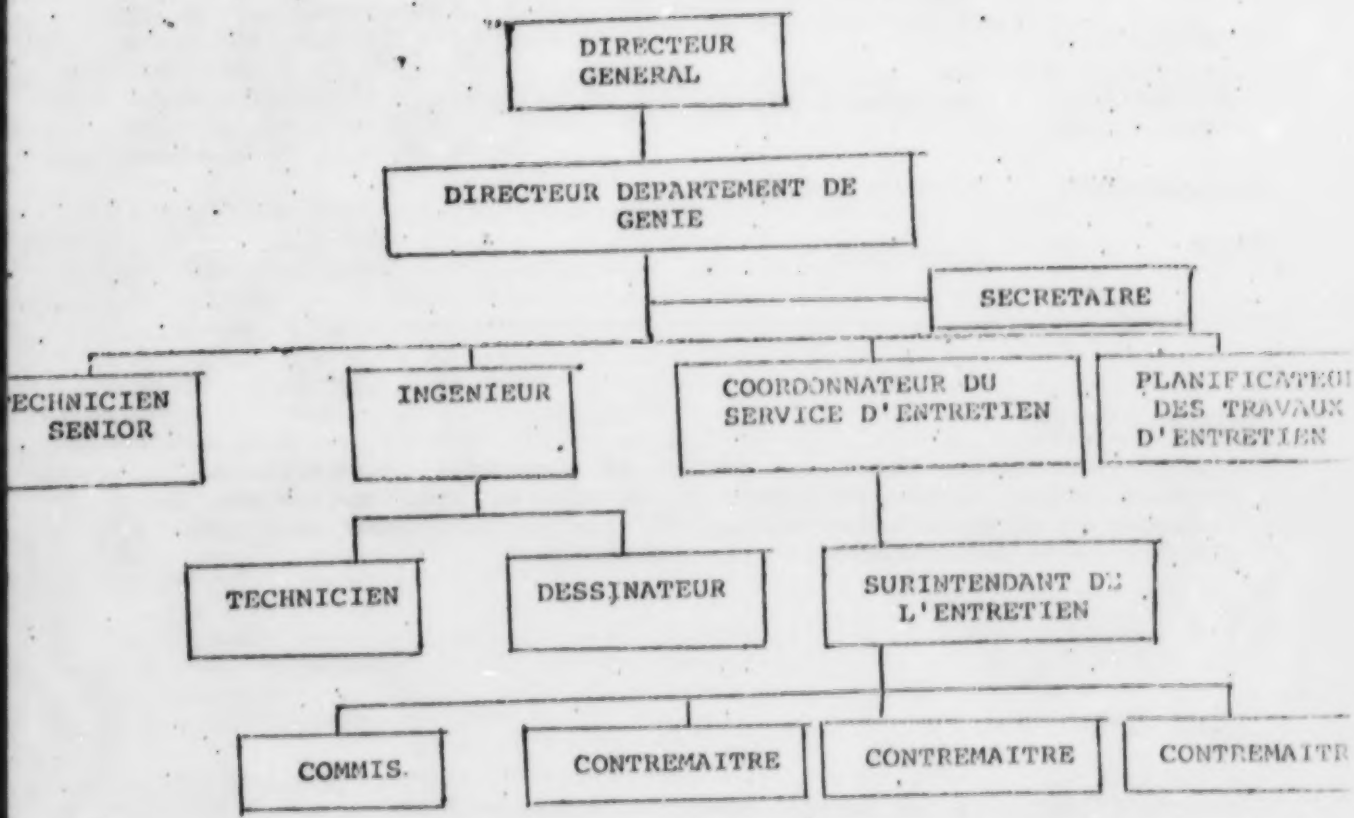
APPROBATION

Titulaire: _____ ( ) Date: 81-06-17

Supérieur immédiat: _____ ( ) Date: _____

Niveau additionnel de direction: _____ Date: 17-VI-81

ORGANIGRAMME



LE CONSEIL DES PORTS NATIONAUX

Description de poste

POSTE : Ingénieur senior

TITULAIRE :

DIVISION/ SUCCURSALE: Ingénieur, maintenace et entretien

EMPLACEMENT: Port de Québec

DATE : Juin 1981

RAISON D'ÊTRE

L'ingénieur senior planifie, dirige et supervise les services techniques par la participation et la mise en application des politiques et objectifs techniques définis au programme de l'ingénierie, de la maintenance et de l'entretien.

DIMENSIONS

Effectif: 2
Budget d'exploitation annuel moyen: $ 4,000,000

SITUATIONS HIÉRARCHIQUE

Ce poste est l'un des quatre postes relevant du directeur de l'ingénierie, de la maintenance et de l'entretien. Les trois (3) autres postes sont les suivants: Technicien senior, coordonnateur du service de l'entretien et planificateur des travaux d'entretien.

Les deux postes suivants relèvent directement de l'ingénieur senior soit le technicien en génie civil et le dessinateur.

.../2

SITUATIONS HIERARCHIQUE (suite)

Les fonctions spécifiques des deux postes qui relèvent du titulaire sont:

- le technicien en génie civil: chargé d'assister les ingénieurs du Port, l'arpenteur, ainsi que tous les contracteurs venant effectuer des ouvrages de sondage et d'arpentage sur le territoire du Port de Québec.
- le Dessinateur: produit des dessins détaillés, des illustrations et parfois des modèles pour tous les projets entrepris par le service de l'ingénierie.

NATURE ET ÉTENDUE

Le Port de Québec est le centre d'activités portuaires de toutes sortes où toutes les composantes de l'organisation ont un rôle de premier plan à jouer. Le service de l'ingénierie, de la maintenance et de l'entretien est responsable de la construction, de l'entretien, de l'amélioration des installations appartenant au Port, et doit veiller à ce que celles-ci soient utilisées au maximum et avec le plus d'efficacité.

Lorsque différents travaux sont envisagés, l'ingénieur senior est consulté au sujet de l'orientation générale de ceux-ci et des coûts prévus. Après que les projets ont été soumis pour approbation, il doit préparer les plans et devis des travaux de construction, de dragage et d'entretien majeur, et voir à l'exécution de ceux-ci. Il doit analyser les soumissions et recommander le choix d'un entrepreneur, doit surveiller les travaux de construction et d'entretien majeur, doit effectuer l'analyse et la recommandation des demandes de paiement et des travaux additionnels au contrat pour l'acceptation de son supérieur immédiat, doit préparer les estimations budgétaires d'immobilisation et d'entretien majeur, et collaborer à la préparation de la correspondance reliée au service. De plus, il effectue différentes tâches qui peuvent être demandées à l'occasion.

L'ingénieur senior est donc appelé à communiquer avec les différents services de l'organisation, de même qu'avec tout contact extérieur susceptible d'être relié de près ou de loin à la réalisation des objectifs du département.

Les défis majeurs du poste consistent, à bien planifier les travaux de grandes envergures, d'établir la priorité quant aux autres travaux, être à la fine pointe de la technologie et des connaissances dans ce domaine, et développer une grande polyvalence au niveau technique. Doit, de par ses conseils, maintenir un haut niveau de motivation chez les personnes travaillant à la réalisation des projets en maintenant un niveau élevé de communication.

.../3

FINALITÉS PRINCIPALES (rendent compte des résultats finals suivants)

- Préparer des plans concrets en fournissant les données nécessaires sur les coûts et en tenant lieu de conseiller.
- Préparer des plans de conception et de construction de sorte que les projets approuvés respectent les délais et les coûts fixés.
- Concevoir des projets par des dessins et des plans économiques, adéquats, et d'une qualité professionnelle élevée.
- Mener à bien les projets spéciaux en recommandant les conseilleurs qualifiés.
- Aider à l'acquisition d'équipement et de services satisfaisants et économiques en établissant les exigences et en étudiant les alternatives.
- Améliorer la performance de son personnel technique en formant, perfectionnant et motivant son personnel.

APPROBATION

Titulaire: _____ ( ) Date: 17/6/81

Supérieur immédiat: _____ ( ) Date: 81-06-17

Niveau additionnel de direction: _____ ( ) Date: 17-VI-81

LE CONSEIL DES PORTS NATIONAUX

Description de poste

POSTE : Coordonnateur au service d'entretien

TITULAIRE :

DIVISION/ SUCCURSALE: Ingénierie

EMPLACEMENT: Port de Québec

DATE : Mai 1981

RAISON D'ÊTRE

Le coordonnateur est chargé d'organiser, superviser, programmer, planifier et appliquer les pratiques, politiques et objectifs définis pour le programme d'entretien.

DIMENSIONS

Effectif: 40

Budget annuel approximatif: $1,500,000

SITUATIONS HIÉRARCHIQUE

- Relève aussi de l'ingénieur du Port, un ingénieur senior, et des techniciens spécialisés dans la préparation et l'étude des plans et devis pour la construction de quais, rénovation de bâtiments, réparation et prolongement des services électriques, d'aqueduc et d'égoût, aussi la surveillance de certains projets de travaux fait à contrat. Effectif: 5.

- Tous les travaux et services relevant du service d'entretien sont régis par le coordonnateur; a) un surintendant des travaux qui : u-

SITUATIONS HIERARCHIQUE

pervise et organise les opérations et réparti les tâches de travail aux contremaîtres effectif: 3.

b) Contremaître en mécanique; responsable des travaux de réparation et d'entretien des systèmes, de la distribution des services, électricité, plomberie, aqueduc, gicleurs, égout (effectif: 4.)

c) Contremaître en voirie et réparation générale; responsable des travaux de réparation et d'entretien des rues, stationnements, hangars, autres bâtiments loués, voies ferrées, défenses et déneigement, effectif: 16) plus deux chefs d'équipe.

d) Contremaître d'entretien général; responsable du service d'eau aux navires, de l'entretien ménager des terrains, rues, stationnements, quais, hangars, la conciergerie des locaux des débardeurs et des bâtisses administratives, des travaux de peinture en général effectif: 11).

e) Clérical; un chef commis de bureau avec deux aides, compilent les tarifs des compteurs électriques, préparent les formulaires de charge aux clients, les rapports de budget, de la main-d'oeuvre, les ordres de travail, les réquisitions d'achat, la correspondance, le classement et autres rapports se rattachant à ce service (effectif: 3).

NATURE ET ÉTENDUE

Le coordonnateur développe et voit à l'application d'un programme annuel pour chaque activité ayant trait à l'entretien, la réparation, la rénovation et la construction.

Sa responsabilité au niveau du travail se situe à différent palier à savoir:

- vérification et recommandation des ordres de travail (environ 300/l'an) et vérifie quotidiennement l'exécution de ceux-ci tant au niveau du délais d'exécution que des coûts et rapporte toute variance à son supérieur.
- participation à l'analyse des soumissions et au choix de ceux-ci. Vérifie l'exécution conforme des travaux et recommande le paiement des contracteurs.
- élabore une prévision pour le budget d'opération annuel, trimestriel et mensuel et identifie toute variance pendant la période concernée et fournit à l'ingénieur du Port les explications des variations.
- élaboration de programme d'entretien, voit à son application et s'assure des résultats escomptés.
- sert de personne-ressource auprès de l'ingénieur du Port en ce qui concerne les problèmes d'ordre technique ou d'exécution de travaux.
- voit à la rénovation de toutes les installations appartenant au Port par des programmes d'entretien annuelle, trimestrielle ou mensuelle.
- s'assure que le service offert aux clients est conforme aux ententes pré-établies et s'occupe des correctifs à apporter si nécessaire.
- identifie toutes détériorations causés par autrui à la propriété du Port, élabore les estimations des coûts de réparation et voit à donner des avis aux personnes concernées. Les informations concernant les bris de propriété sont généralement identifiées par des rapports de police.
- siège sur des comités de sélection de personnel pour les employés horaires.
- demande des appels d'offre pour des "mini-contrats" et voit à la préparation de devis et de formules qui s'y rattachent.
- conceptualise des solutions logiques lors de problèmes quotidiens et lors d'urgences ou assiste son contremaître dans la prise de décision.

.../3

NATURE ET ÉTENDUE (suite)

Les défis majeurs du coordonnateur est de voir à la réalisation des programmes en fonction des échéanciers et budgets pré-déterminés.

Concevoir et établir de nouvelles formules pour l'amélioration du rendement au travail, de la qualité du travail et du contrôle des coûts à l'intérieur des programmes exécutés.

Voit à une gestion saine des ressources humaines et à sa dispersion équitable au niveau des fonctions quotidiennes et des urgences.

Doit demeurer en contact avec les autres services, exemple: la capitainerie; l'arrivée d'un navire pour un chargement, cela demande certaines vérifications, soit le nettoyage de quais, voies ferrées, aiguillage et mise en place de ceux-ci, les achats; a) l'équivalent dans l'achat de certains articles, b) hâter ou retarder la livraison de certaines marchandises, c) être informé sur le coût d'achat des matériaux pour la préparation d'estimation. Le personnel; la participation à des entrevues de sélection pour l'embauchage de travailleurs qualifiés, exercer une étroite collaboration avec le directeur du personnel, l'informer de certaines anomalies que nous constatons dans la convention où de réprimandes faites à des travailleurs. La comptabilité; les nombreux contacts sont inévitables, soit dans la facturation et la participation d'un bon équilibre du budget.

Les contacts avec l'extérieur sont nombreux, il y a les demandes des locataires, où il doit leur fournir les services requis selon les engagements inclus au contrat de location ou préparer un numéro de charge aux clients dans les autres cas. Les soumissions sur invitation pour les mini-contrats, au moins trois contracteurs pour chaque projet. Les conseillers techniques pour l'analyse de certains problèmes de toits et l'étude de divers matériaux et nouveaux produits à utiliser.

Les réunions sont essentielles avec les subalternes, il doit avoir des rencontres hebdomadaires dans le but de conserver l'esprit d'équipe, la motivation, faire une révision générale sur le déroulement des activités et des engagements de la semaine précédente.

Les rencontres avecson supérieur sont importantes et productives; soit pour analyser ensemble les suggestions dans les méthodes d'opérations, la mise à jour du budget mensuel et les priorités dans les travaux de réparations, l'étude des travaux majeurs, les recommandations lorsqu'il s'agit d'une dépense spéciale pour l'achat de machinerie ou d'équipement supplémentaire et la gestion des ressources humaines.

.../4

NATURE ET ÉTENDUE (suite)

Parfois pour l'achat de matériaux bien spécifiques où la location de machinerie commandée pour un travail de précision, cela oblige certaines recherches auprès de compagnies spécialisées dans le but d'en informer son supérieur.

.../4

FINALITÉS PRINCIPALES (rendent compte des résultats finals suivants)

Les occupations suivantes emploient la majeure partie du temps:
la programmation annuelle des travaux et la mise en exécution;
les réunions et la stimulation assidues avec mes subalternes;
la préparation des ordres de travail et les estimations;
la supervision des travaux à l'intérieur du budget; et
les précisions budgétaires annuelles, trimestrielles, mensuelles.

Pour réaliser un programme à l'intérieur des prévisions budgétaires annuelles, le coordonnateur; participe à la motivation du personnel responsable des travaux, à la préparation d'un horaire de travail hebdomadaire, à un choix de qualité dans le remplacement du personnel, à l'acquisition de machinerie et d'équipement adéquat.

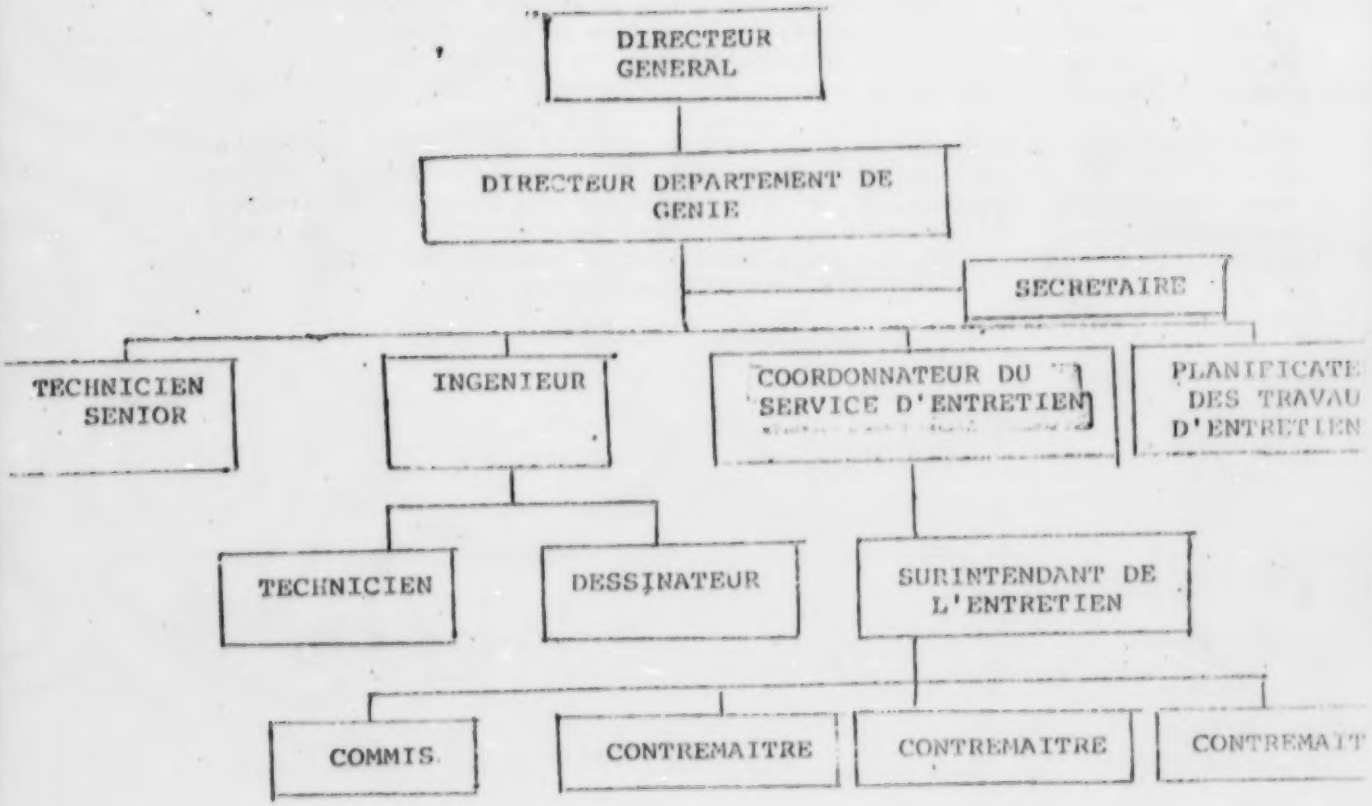
APPROBATION

Titulaire: _____ Date: 17 juin 1981

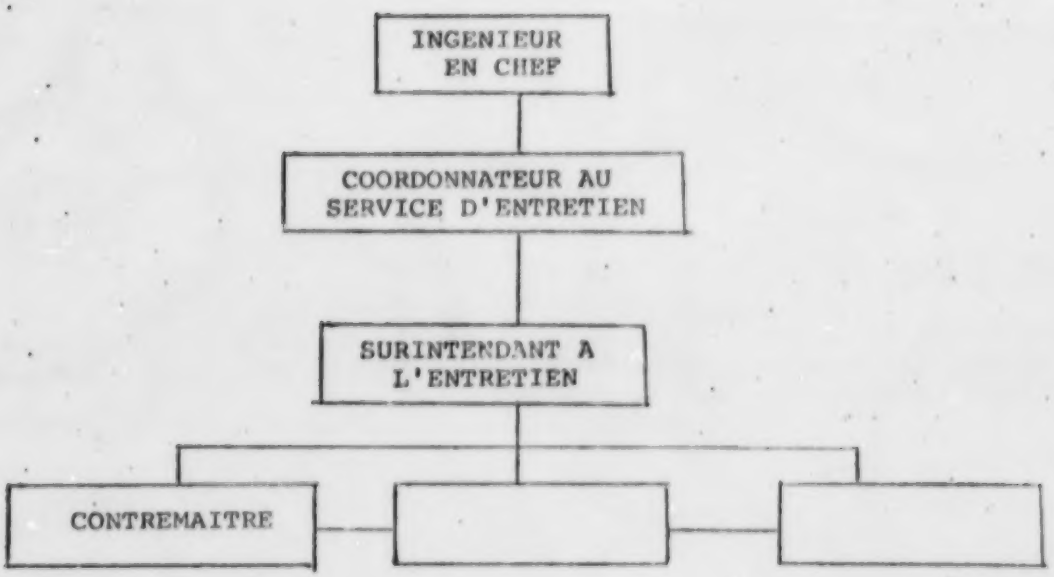
Supérieur immédiat: _____ Date: 8-06-17

Niveau additionnel de direction: _____ Date: 17-VI-81

ORGANIGRAMME



ORGANIGRAMME



LE CONSEIL DES PORTS NATIONAUX

Description de poste

POSTE : Surintendant de l'entretien

TITULAIRE :

DIVISION/
SUCCURSALE: Génie

EMPLACEMENT: Port de Québec

DATE : 28-4-81

RAISON D'ÊTRE

Le surintendant est responsable des travaux d'entretien, en planifiant le travail des contremaîtres et en supervisant l'ensemble des opérations du département autant en ce qui touche la gestion des ressources humaines que le matériel.

DIMENSIONS

Nombre de subordonnés: 38
Masse salariale totale: $1,675,000

SITUATIONS HIÉRARCHIQUE

Relevant du coordonnateur au service de l'entretien, le surintendant est responsable d'un groupe de trois contremaîtres.

.../2

NATURE ET ÉTENDUE

Sous la direction générale du coordonnateur au service d'entretien, il organise et supervise les travaux d'opération et d'entretien au Port de Québec en s'assurant de la planification et de l'exécution des travaux d'entretien au Port.

Supervise, planifie et organise le travail des contremaîtres en fonction des objectifs à court terme et long terme.

S'assure d'un rendement efficace et d'une qualité de travail acceptable de la part des employés et que le travail soit fait dans le respect des normes de sécurité.

Fait des recommandations sur l'entretien des bâtiments, équipements et outillages, s'assure de leur entretien et réparation si nécessaire ainsi que de recommander leur remplacement.

Prépare l'estimation des coûts des travaux d'entretien en identifiant les principales composantes et en les quantifiant.

Voit lors de l'exécution des travaux à la comptabilisation des composantes de chaque item et explique à son superviseur les écarts survenus. Codifie tous les renseignements appropriés.

Supervise l'utilisation et la répartition de la main-d'oeuvre pour une utilisation maximale de nos effectifs.

S'assure que les services offerts au clients sont donnés en conformité avec les ententes conclues.

Les principaux défis rencontrés sont:
- l'utilisation efficace de la main-d'oeuvre dans le respect des conventions collectives
- le respect et la qualité des services offerts à la clientèle
- l'utilisation maximale des disponibilités tant humaine que matériel lors d'urgence

Le principal problème est l'exécution des tâches en fonctions des imprévus.

Est en contact fréquent avec tous les autres départements pour la coordination des travaux sans nuire aux autres activités.

.../3

NATURE ET ÉTENDUE (suite)

Les contacts extérieurs les plus fréquents sont au niveau des fournisseurs ou des contractants extérieurs ainsi qu'avec les services publics. Lors de problèmes majeurs d'entretien un contact avec des spécialistes s'avère nécessaire.

Une participation quotidienne à une rencontre avec les contremaîtres dans le but de planifier des travaux ainsi qu'une rencontre hebdomadaire avec le coordonnateur des travaux pour en planifier et déterminer les échéances sur les travaux entrepris et à venir.

Les recommandations ou ordres peuvent se faire tant verbaux que par écrits.

Une responsabilité particulière lors de l'exécution de contrat donné à forfait pour la surveillance des contracteurs.

La préparation de rapports sur la main-d'oeuvre et l'exécution des travaux.

FINALITÉS PRINCIPALES (rendent compte des résultats finals suivants)

Le titulaire doit s'assurer d'une distribution adéquate du matériel et de la main-d'oeuvre et de voir à l'exécution des travaux dans les délais et aux coûts fixés. Le superviseur est le lien formel entre le département d'entretien et la direction.

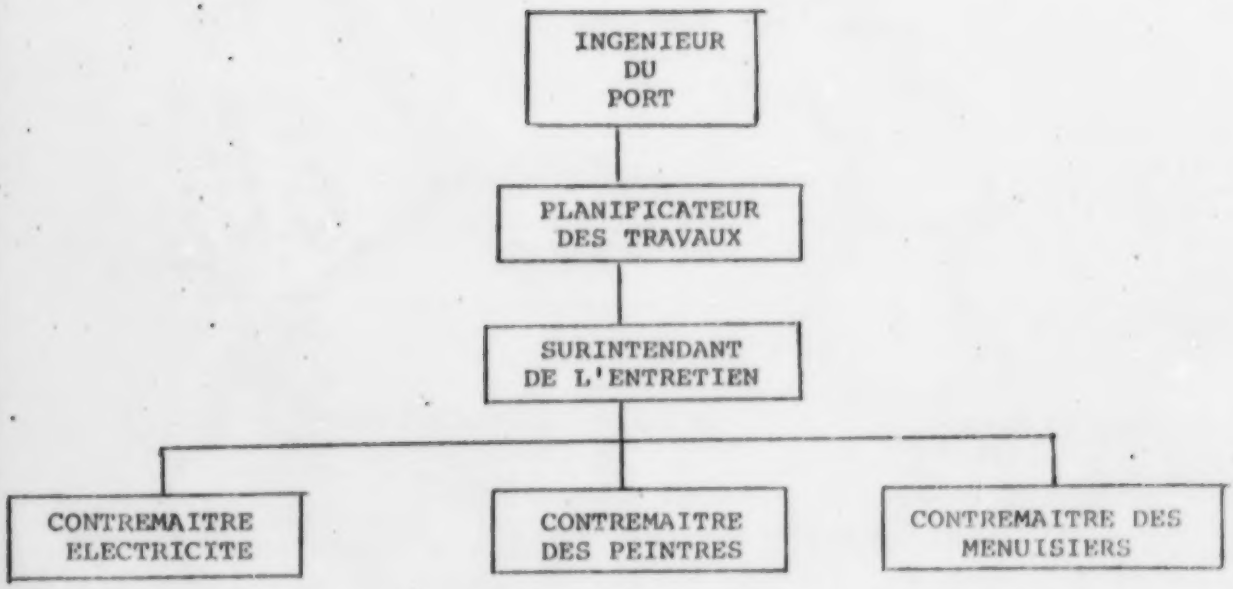
APPROBATION

Titulaire: _____ Date: 6-5-81

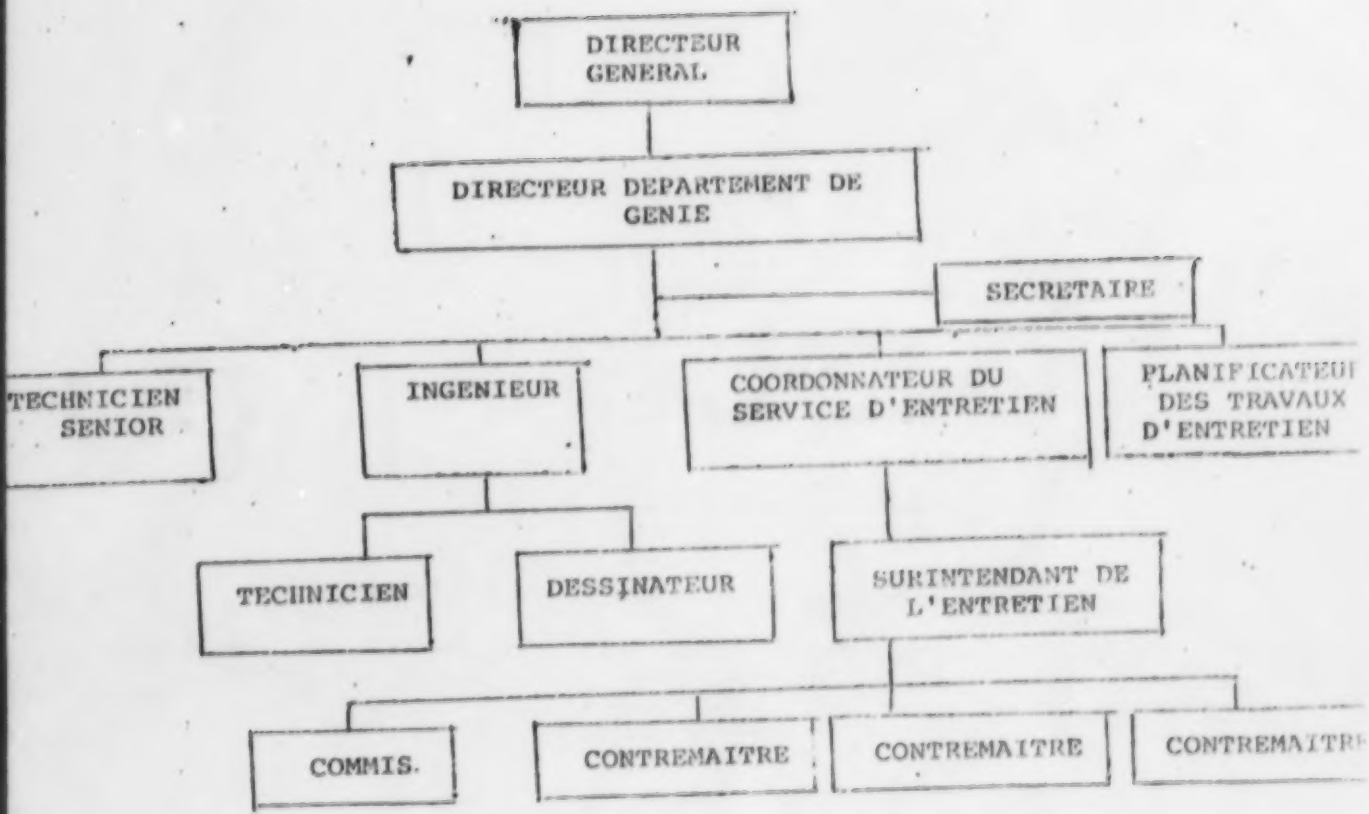
Supérieur immédiat: _____ Date: 06-05-81

Niveau additionnel de direction: _____ Date: 17-VI-81

ORGANIGRAMME



ORGANIGRAMME



ANNEXE 3

DESCRIPTIONS DE FONCTIONS-CLÉS DE "MANUTENTIONNAIRES DE GRAIN" DU PORT DE MONTRÉAL:

Peseurs:
- Assistant chef peseur;
- Peseur senior, balances automatiques;
- Peseur senior, balances manuelles;
- Peseur, balances automatiques;
- Peseur, balances manuelles;
- Distributeur, plancher inférieur.

Mécaniciens:
- Mécanicien-ajusteur 1ère classe;
- Huileur.

Opérateurs de l'élévateur:
- Chargeur de courroies senior;
- Opérateur de tour;
- Chargeur de courroies;
- Aide aux élévateurs;
- Gardien d'élévateur.

Expédition:
- Préposé aux convoyeurs.

Déchargement:
- Préposé aux museaux pneumatiques;
- Opérateur de jante marine;
- Opérateur de chargeuse;
- Opérateur de chargeuse à grain sur rail.

Affiche no 80TR-837

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX
PORT DE MONTREAL

Le 10 décembre 1980

A TOUS LES EMPLOYES

Veuillez prendre note que les candidatures pour le poste vacant mentionné ci-dessous seront reçues au service du personnel jusqu'au 17 décembre 1980. Les candidatures reçues seront considérées pour cette affiche seulement.

CLASSIFICATION: Assistant chef peseur
TAUX:

TACHES:

Remplir les fonctions d'assistant chef peseur en prenant et en enregistrant le poids du grain reçu ou expédié sous la surveillance du chef peseur de l'élévateur auquel l'assistant chef peseur sera assigné.

QUALITES REQUISES:

Les candidats devront posséder du tact, un bon jugement et être capables de remplacer le chef peseur durant son absence; posséder des aptitutes mentales et physiques, être habiles et précis en chiffres; avoir une parfaite connaissance de la distribution du grain dans les silos et pouvoir diriger le personnel sous leur surveillance et posséder l'expérience de peseur.

Les candidats sont priés d'indiquer le numéro de cette affiche sur leur demande.

Affiche no 79-TR-771

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX
PORT DE MONTREAL

Le 30 octobre 1979

A TOUS LES EMPLOYES

Veuillez prendre note que les candidatures pour le poste vacant mentionné ci-dessous seront acceptées au service du personnel au plus tard le 7 novembre 1979. Les candidatures reçues s'appliqueront à cette affiche seulement.

PESEUR SENIOR BALANCES AUTOMATIQUES
TAUX: de l'heure

TACHES: Sous la surveillance du chef peseur, tenir à jour les livres de pesées des expéditions et réceptions par bateau, wagon et camion. Faire placer et vérifier les différentes manoeuvres d'équipement requises pour le chargement et le déchargement du grain dans l'élévateur. Remplacer le chef peseur au besoin.

QUALIFICATIONS: Expérience d'opération des balances automatiques. Aptitude à parler et écrire en français et en anglais. Etre en bonne santé. Avoir un esprit vif et perspicace.

Les candidats sont priés d'indiquer le numéro de cette affiche sur leur demande.

Affiche no. 80-TR-841

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX
PORT DE MONTREAL

Le 22 décembre 1980

A TOUS LES EMPLOYES

Veuillez prendre note que les candidatures pour le poste vacant mentionné ci-dessous seront acceptées au service du personnel jusqu'au 5 janvier 1981. Les candidatures reçues s'appliqueront à cette affiche seulement.

PESEUR, SENIOR, BALANCES MANUELLES
TAUX: de l'heure

TACHES:

Voir au chargement et déchargement des wagons de chemin de fer. Planifier les opérations de réception, livraison et entreposage des grains avec le chef-peseur. Vérifier le travail des peseurs.

QUALIFICATIONS REQUISES:

Aptitude à bien parler et écrire le français et l'anglais. Etre en bonne santé.. Avoir l'esprit vif et perspicace.

Les candidats sont priés d'indiquer le numéro de cette affiche sur leur demande.

DESCRIPTION DE FONCTIONS

Poste Peseur, balances automatiques Service Grain Section

Décrit par Approuvée par Date

FONCTION PRINCIPALE

Sous la surveillance du chef peseur ou de son assistant, pèse les différentes sortes de grains à la réception selon les instructions reçues.

METHODE DE TRAVAIL

1. Reçoit du surintendant ou de son adjoint les instructions écrites concernant le choix de la cale du navire et la sorte, de grain à décharger au début des opérations.
2. Reçoit par téléphone les informations concernant les changements de cales du navire par l'opérateur de jantes marines.
3. Attends l'ordre par un signal sonore et lumineux du distributeur, de débuter la réception.
4. Vérifie si ses balances (2) sont vides et les ajustent au point 0.
5. Avise l'opérateur de la jante marine à l'aide du signal sonore et lumineux, de débuter la réception.
6. Vérifie visuellement d'une façon constante, le cadran de la balance pour s'assurer du bon fonctionnement de celle-ci.
7. Vérifie à la fin du déchargement si le total des pesées correspond à la quantité du connaissement du navire et indique les variantes dans son rapport.
8. Exécute toutes autres tâches connexes tel que peseur de balances manuelles ou nettoyage, lorsqu'il n'y a pas de réception (50%).
9. Observe les normes de sécurité;
10. Maintient son lieu de travail propre et en bon ordre.

Exécute toute autre tâches connexes lorsque requis.

PORT DE MONTREAL

DESCRIPTION DE FONCTIONS

Poste: Peseur, balances manuelles Service: Grain Section: _____

Écrit par: _____ Approuvée par: _____ Date: _____

FONCTIONS PRINCIPALES: Sous la surveillance du chef peseur ou de son assistant, pèse les différentes sortes de grains et le distribue selon les instructions reçues.

METHODES DE TRAVAIL

1. Reçoit verbalement du chef peseur ou de son assistant les instructions concernant le choix de la jante et de la balance à utiliser, la sorte de grain, la quantité désirée et l'endroit vers où l'expédier;

2. Place la jante vers la balance à utiliser et avise le chargeur de courroies par un signal lumineux, de débuter l'envoi du grain à être pesé;

3. Ouvre manuellement la trappe du réservoir supérieur à l'aide d'un levier pour remplir sa balance et ajoute des poids de 1 à 8 livres pour contrebalancer le poids du grain (Rapport 1 lb/ 1000 lbs). Lorsque la balance atteint la quantité désirée, il referme la trappe;

   Note par écrit la quantité de grain pesée, fait l'addition des montants cumulés et convertit les livres en tonnes métriques à l'aide d'une calculatrice, puis il recommence les opérations 3 et 4;

5. Ramasse les débordements de grain à l'aide de pelles et balais. Il effectue des opérations de nettoyage du plancher lorsque cessent les opérations de pesage;

6. Observe les normes de sécurité;

7. Maintient son lieu de travail propre et en bon ordre;

PORT DE MONTREAL

DESCRIPTION DE FONCTIONS

Poste Distributeur plancher inférieur Service Grain Section Elévateur

Écrit par _____ Approuvée par _____ Date Le 10 déc. 80

FONCTION PRINCIPALE

Sous la surveillance du chef peseur, assure la distribution des diverses sortes de grains acchemínées par un système de convoyage, vers les différents silos.

Nettoie les silos lorsque requis.

METHODE DE TRAVAIL

1- Reçoit par téléphone, les instructions du chef peseur concernant le choix des silos à remplir et la sorte de grain qu'il recevra.

2- Soulève le couvercle du silo à être rempli.

3- Place, à l'aide de manettes, le transbordeur (tripper) vis-à-vis l'ouverture du silo et immobilise le transbordeur à l'aide d'un frein manuel.

4- Avise, au moyen d'un signal sonore, le distributeur (plancher supérieur) responsable des chutes amovibles, de débuter l'envoi vers son silo.

5- Vérifie à l'aide d'une corde graduée, pendant le remplissage du silo, l'espace encore disponible dans le silo.

6- Avise par le signal sonore, le distributeur (plancher supérieur) responsable des chutes amovibles, de cesser l'envoie du grain vers son silo lorsqu'il est plein ou si un problème se présente tel que: défectuosité du transbordeur ou de la courroie, mélange de grain et débordement etc.

7- Déplace de nouveau le transbordeur vers un autre silo prédéterminé par le chef peseur et recommence les mêmes opérations.

8- Nettoie les silos lorsque requis à l'aide de brosse, balai, pelle, grattoir, etc.

9- Maintient son lieu de travail propre et en bon ordre.

Exécute toute autre tâches connexes lorsque requis.

DESCRIPTION DE FONCTIONS

Poste: Mécanicien-ajusteur 1ère classe Service: Grain Section: _____

crit par: _____ Approuvée par: _____ Date: _____

FONCTIONS PRINCIPALES: Sous la surveillance du contremaître en mécanique, érige des échafaudages, monte, installe, démonte, répare et inspecte tout équipement d'élévateur à grain.

METHODES DE TRAVAIL

1. Lit les bleus et les schémas afin de déterminer les méthodes de travail.
2. Démonte les machines à l'aide de marteaux, clefs, leviers et autres outils à main.
3. Déplace les machines et le matériel au moyen d'appareils de levage et de chariots.
4. Aménage l'assise des machines en se servant d'outils à main et de matériaux de construction, tels que bois, ciment et acier.
5. Aligne les machines et le matériel à l'aide d'appareils de levage, crics, outils à main, équerre, règles, calibres micrométriques, niveaux et fil à plomb.
6. Erige les échafaudages et fait de simples installations de levage pour la mise en place ou le démontage de machines.
7. Inspecte et effectue différents tests sur l'équipement installé, effectue divers ajustements au besoin et remplace toute pièce défectueuse.
8. Répare les chutes à grain et soude à l'arc les doubles parois des chutes à grain.
9. Lubrifie et nettoie l'équipement.
10. Inscrit des données sur l'entretien préventif et correctif de la machinerie et de l'équipement.
11. Maintient son lieu de travail propre et en bon ordre.
12. Observe les règlements de sécurité.
13. Exécute toute autre tâche connexe lorsque requis.

PORT DE MONTREAL

DESCRIPTION DE FONCTIONS

Poste GRUTLEUR Service GRAIN Section ELEVATEUR

Décrit par _____ Approuvée par _____ Date 18-02-81

FONCTION PRINCIPALE

Sous la surveillance du contremaître en mécanique, huile ou graisse les pièces mobiles de la machinerie, telles que les arbres de transmissions, les coussinets, les chaînes d'entraînement, les engrenages et les poulies.

METHODE DE TRAVAIL

1. Remplit de lubrifiant spécifié, les burettes et les pistolets graisseurs;

2. Fait pénétrer par pression de la graisse dans les coussinets sous les courroies et aux différents points de graissage de la machinerie à l'aide des pistolets graisseurs;

3. Vérifie et refait le plein des carters d'huile et à l'occasion change entièrement l'huile des carters; tel que réducteur de vitesse et compresseur.

4. Nettoie à l'aide de solvants, différentes pièces mécaniques;

5. A) Vérifie et fait le plein des lubrifiants d'air comprimé;
   B) Nettoie et change les filtres d'air comprimé;
   C) Ajoute de l'alcool dans les réservoirs des compresseurs à air durant la saison froide;

6. A) Vérifie le niveau d'huile des réservoirs des systèmes hydrauliques;
   B) Nettoie et change les filtres au besoin

7. Maintient son lieu de travail et la chambre de lubrifiant, propre et en bon ordre. et s'assure qu'il y a toujours assez de lubrifiant en stock.
8. Inspecte, à tous les jours d'une façon visuelle et auditive, la machinerie en mouvement; signale à son contremaître toute défectuosité de fonctionnement des machines; telles que les vibrations ou bruits anormaux;

9. Effectue des réglages simples et à l'occasion effectue des tâches d'aide mécaniciens-ajusteurs.

Exécute toute autre tâches connexes lorsque requis.

Affiche no 80-TR-840

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX
PORT DE MONTREAL

Le 22 décembre, 1980

A TOUS LES EMPLOYES

Veuillez prendre note que les candidatures pour le poste vacant mentionné ci-dessous seront acceptées au service du personnel jusqu'au 5 janvier, 1981. Les candidatures reçues s'appliqueront à cette affiche seulement.

CHARGEUR DE COURROIES SENIOR
TAUX: $[illegible] l'heure

TACHES:

Sous la surveillance du contremaître de l'élévateur, déterminer le parcours et diriger les opérations de l'élévateur du grain; surveiller les chargeurs de courroies.

QUALIFICATIONS REQUISES

Aptitude à bien parler et écrire le français et l'anglais. Etre en bonne santé. Avoir l'esprit vif et perspicace.

Les candidats sont priés d'indiquer le numéro de cette affiche sur leur demande.

Affiche no 80-TR-820

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX
PORT DE MONTREAL

Le 11 juin, 1980

A TOUS LES EMPLOYES

Veuillez prendre note que les candidatures pour le poste vacant mentionné ci-dessous seront acceptées au service du personnel jusqu'au 19 juin, 1980. Les candidatures reçues s'appliqueront à cette affiche seulement.

OPERATEUR DE TOUR
TAUX: l'heure

TACHES:

Transmettre les ordres du chargeur de courroies sénior aux employés dans les galleries d'expédition. Diriger le grain aux endroits appropriés des navires. Etre responsable de la tour, de l'expédition et de l'enregistrement du travail de la journée.

QUALIFICATIONS REQUISES:

Les candidats devront posséder les aptitudes mentales et physiques nécessaires; pouvoir prendre avec précision les instructions par téléphone; savoir parler et écrire en français.

Les candidats sont priés d'indiquer le numéro de cette affiche sur leur demande.

DESCRIPTION DE FONCTIONS

Poste Chargeur de courroies Service Elévateurs à grain Section _____

Décrit par _____ Approuvée par _____ Date _____

FONCTION PRINCIPALE : Sous la surveillance du chargeur de courroies sénior ou du contremaître, procède aux opérations de convoyage et d'élévation des divers types de grains selon les instructions reçues.

METHODE DE TRAVAIL

1. Reçoit verbalement ou par écrit du chargeur de courroies sénior ou du contremaître, les instructions concernant le numéro du silo, la sorte de grain à expédier, le convoyeur ou la jante à utiliser.

2. Débute l'expédition du grain lorsqu'il reçoit le signal sonore et lumineux du peseur l'avisant de débuter. Ouvre un peu la valve du silo et vérifie si le grain correspond bien à celui demandé.

3. Ouvre la valve complètement et surveille constamment le flot de grain que transporte le convoyeur et reste en alerte pour arrêter l'envoi du grain au moindre signal sonore ou lumineux. Puis recommence l'expédition aussitôt qu'il reçoit un nouveau signal en ce sens.
Recommence les mêmes opérations avec un autre silo lorsque le premier est vide.

4. Ramasse les débordements de grains à l'aide de pelles et balais et il effectue des opérations de nettoyage lorsque cessent les opérations d'expédition.

5. Observe les normes de sécurité.

6. Maintient son lieu de travail propre et en bon ordre.

Exécute toute autre tâches connexes lorsque requis.

PORT DE MONTREAL

DESCRIPTION DE FONCTIONS

Poste: Aide aux élévateurs Service: Elévateurs à grain Section: _____

crit par: _____ Approuvée par: _____ Date: 6-7/09/8

FONCTIONS PRINCIPALES

Nettoyer l'élévateur, seconder les employés de classifications variées, charger les wagons.

MéTHODES DE TRAVAIL

1) Nettoyer, à l'aide de balais, brosses et pelles, les planchers de l'élévateur.

2) Seconder et remplacer les employés de classifications variées, telles que les chargeurs de courroies, les préposés aux convoyeurs et les mécaniciens-ajusteurs, 2ième classe.

3) Nettoyer les silos de l'élévateur à l'aide de balais, brosses, pelles et grattoirs.

4) Attacher les wagons, ouvrir les portes des wagons et nettoyer les wagons à l'aide de balais et brosses.

5) Ramasser les débordements de grain (spill) avec des balais, brosses et pelles.

Exécuter l'entretien ménager des divers locaux de l'élévateur à grain.

7) Nettoyer à l'occasion les murs de l'élévateur.

8) Accomplir d'autres tâches pertinentes au service des élévateurs.

9) Observer les règles de sécurité.

10) Ouvrir sous les wagons les trappes à l'aide d'une barre de fer.

Exécute toute autre tâche connexe lorsque requis.

PORT DE MONTREAL

DESCRIPTION DE FONCTIONS

Poste GARDIEN-ELEVATEUR Service ELEVATEUR Section _____

Écrit par _____ Approuvée par _____ Date _____

FONCTION PRINCIPALE

Garde et surveille l'élévateur à grain auquel il est assigné, contre le feu, le vol, le vandalisme et contre les intrus.

METHODE DE TRAVAIL

1. Fait des rondes périodiques pour inspecter les zones désignées dans l'élévateur à grain et relève toute anomalie.

2. Inspecte sommairement les portes, les fenêtres, les grilles, le matériel et la machinerie afin de s'assurer qu'ils sont en bon ordre et n'ont fait l'objet d'aucune tentative d'effraction ou de vol.

3. Recherche et signale à son supérieur d'autres anomalies éventuelles; telles que danger d'incendie, défaut de fonctionnement des machines ou du matériel, fuites de conduites d'eau et portes de sécurité non verrouillées.

4. Enregistre son passage à des postes de contrôle pour prouver qu'il a fait ses rondes aux heures prescrites au moyen d'horloge de pointage.

5. Se rapporte à toutes les heures, au service de la police pour signaler sa présence à l'élévateur et fait rapport; sonne l'alarme ou téléphone au service de la police en cas d'incendie ou pour signaler la présence d'intrus.

6. Permet aux personnes autorisées d'entrer dans l'élévateur à l'extérieur des heures normales de travail.

Exécute toute autre tâches connexes lorsque requis.

PORT DE MONTREAL

DESCRIPTION DE FONCTIONS

Poste: Préposé aux convoyeurs Service: Grain Section: _____

Écrit par: _____ Approuvée par: _____ Date: 04-06-81

FONCTIONS PRINCIPALES: Sous la surveillance du contremaître d'expédition, doit s'assurer que l'expédition des diverses sortes de grains acheminés par un système de convoyage, se dirige vers les bons endroits du navire.

METHODES DE TRAVAIL

1. Reçoit, par téléphone, les instructions du contremaître d'expédition concernant le choix de la cale à remplir et la quantité de grain à expédier.
2. Place à l'aide de manettes (2) le transbordeur (tripper) vis-à-vis la chute à grain pour remplir la cale.
3. Avise au moyen d'un signal sonore le chargeur de courroies sénior de débuter l'envoi du grain vers son transbordeur.
4. Vérifie visuellement, d'une façon continuelle, le chargement du navire et arrête l'envoi du grain par un signal sonore, sur un signal visuel du débardeur attitré à cet effet.
5. Lorsqu'une cale est remplie, déplace son transbordeur vers une autre chute et recommence les mêmes opérations.
6. Ramasse les débordements de grain à l'aide de pelles, balais et brosses.
7. Nettoie, à l'aide de pelles et brosses, les galeries de l'élévateur lorsque cessent les opérations d'expédition.
8. Observe les normes de sécurité.
9. Maintient son lieu de travail propre et en bon ordre.
10. Exécute toute autre tâche connexe lorsque requis.

PORT DE MONTREAL

DESCRIPTION DE FONCTIONS

Poste Préposé aux museaux pneumatiques - Service Grain Section _____

Décrit par _____ Approuvée par _____ Date _____

FONCTION PRINCIPALE

Sous la surveillance du contremaître de déchargement, effectue des opérations de déchargement des cales des navires de grain à l'aide d'un boyau pneumatique (aspirateur) et d'une gratte. Accomplit du travail de nettoyage lorsque les opérations de déchargement sont terminées.

METHODE DE TRAVAIL

1. Descend dans la cale du navire à l'aide d'une échelle (approximativement 40');
2. Aspire le grain à l'aide du museau pneumatique pour faire une place pour descendre la chargeuse dans la cale;
3. Pousse le grain que la jante marine ne peut atteindre à l'aide d'une gratte vers la tête du museau;
4. Ramasse les débordements de grain à l'aide de pelles et balais et effectue des opérations de nettoyage lorsque cessent les opérations de réception;
5. Pousse le grain qui s'accumule sur les tablettes du navire à l'aide d'une pelle à une hauteur d'environ 20' vers le fond de la cale sur les bateaux à tablettes;
6. Remplace les employés de classifications variées, tels que chargeurs de courroies et les préposés aux convoyeurs lorsque les opérations de déchargement cessent.

Exécute toute autre tâches connexes lorsque requis.

DESCRIPTION DE FONCTIONS

Service Elévateurs à grain Poste Opérateur de jante marine

section Date 13-1-80

FONCTION PRINCIPALE

Opère la jante marine durant le déchargement des navires, voit à l'entretien de la tour marine. Accompli du travail de mécanicien ajusteur lorsque la jante marine n'est pas en opération.

OUTILS ET EQUIPEMENT

Tour marine, jante marine, divers systèmes de communication (signaux lumineux, sonores, téléphones).

MATERIEL

Diverses sortes de grains.

SOURCE DE SURVEILLANCE

Contremaître de déchargement, contremaître de la mécanique.

DIRECTION EXERCEE

Aucune

METHODE DE TRAVAIL

1.- Conduit la tour marine devant la cale du navire à décharger suivant les directions du contremaître de déchargement et place la tour en situation d'arrêt.

2.- Opère la jante marine en jugeant des manoeuvres (angles, distances, hauteur, etc...)qu'il a à effectuer, descend dans la cale du navire la jante marine à l'aide de différentes manettes et/ou pédales, manoeuvre la jante horizontalement et/ou verticalement en fonction du débit de grain commandé.

3.- Arrête l'opération de la jante instantanément sur l'ordre soit de son contremaître de déchargement par un signal visuel, soit du chef peseur par un signal lumineux et sonore ou soit par le surintendant lui-même par téléphon

4.- Observe constamment un cadran lui indiquant en ampères une limite minimum à respecter pour opérer avec efficacité et une limite maximum pour ne pas endommager la machinerie, ajuste l'opération en conséquence.

5.- Déplace la tour marine vers une autre cale lorsqu'il en reçoit l'ordre de son contremaître et recommence les mêmes opérations.

6.- Opère la tour et la jante marine conformément aux règles de sécurité vis à vis l'équipement, le navire et ses compagnons de travail qui sont à proximité de la tour marine.

7.- Indique au contremaître de déchargement toutes défaillances mécaniques décelée par une observation auditive ou visuelle.

8.- Maintient son lieu de travail propre et en bon ordre.

9.- Exécute tout autres tâches connexes telles que requises et accompli du travail de mécanicien ajusteur lorsque la jante n'est pas en opération (environ 50% de son temps).

PORT DE MONTREAL

DESCRIPTION DE FONCTIONS

Poste Opérateur de chargeuse Service des élévateurs à grain Section des élévateurs à grain

Décrit par _____ Approuvée par _____ Date 06-03-81

FONCTION PRINCIPALE

Sous la surveillance du contremaître de déchargement, opère une chargeuse sur pneumatiques dans des opérations de déchargement de navires de grains. Voit à l'entretien général de sa chargeuse et complète à tous les jours une fiche d'inspection mécanique pour le service des ateliers mécaniques.

METHODE DE TRAVAIL

Pendant l'écopage du navire l'opérateur de la chargeuse:

1. Inspecte attentivement les éléments de sa chargeuse tels que les freins, les pneus, les phares, les niveaux d'huile du moteur et de la transmission, le niveau d'eau dans le radiateur et complète une fiche d'inspection pour notre service des ateliers mécaniques.
2. Fait le plein d'essence et graisse, à l'aide d'une burette et d'un pistolet graisseur, différentes pièces de la chargeuse.
3. Met la chargeuse en marche, manoeuvre différents leviers (deux) et appuie sur des pédales (3) pour diriger le déplacement de la chargeuse vers la cale du navire désigné par le contremaître.
4. Attache les cables du treuil après la chargeuse pour la descendre dans la cale du navire, descend à l'aide d'une échelle fixe (30 à 40 pieds de hauteur) dans le fond de la cale du navire pour rejoindre sa chargeuse.
5. Met sa chargeuse en marche, règle la hauteur et l'angle du godet à l'aide de leviers, juge de l'épaisseur entamné par le godet de sa chargeuse d'après la résistance du levier, de l'effort du moteur ou par observations visuelles.
6. Pousse le grain pour alimenter la jante marine qui décharge le navire. Dirige à l'occasion l'opérateur de la jante marine dans ses manoeuvres au moyen de signaux de la main.
7. Attache de nouveau les câbles du treuil après la chargeuse pour qu'on puisse la sortir de la cale du navire et remonte à l'aide de l'échelle fixe.
8. Recommence les mêmes opérations (no 3 à no 6) dans une autre cale du navire.
9. Nettoie sa chargeuse à l'aide d'un fusil à air comprimé particulière au radiateur de la chargeuse.
0. Conduit sa chargeuse d'un élévateur à un autre suivant les besoins des opérations de déchargement.
1. Note sur la fiche d'inspection, le temps d'opération de la chargeuse et complète la fiche par tous les autres détails observés pendant l'utilisation de sa chargeuse.

Exécute toute autre tâches connexes lorsque requis.

Affiche no 79-TR-791

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX
PORT DE MONTRÉAL

Le 6 décembre 1979

A TOUS LES EMPLOYES

Veuillez prendre note que les candidatures pour le poste vacant mentionné ci-dessous seront acceptées au service du personnel jusqu'au 14 décembre 1979. Les candidatures reçues s'appliqueront à cette affiche seulement.

OPERATEUR DE CHARGEUSE A GRAIN SUR RAIL
TAUX: l'heure

TACHES:

Sous la surveillance de son contremaître, le titulaire devra opérer efficacement l'une ou l'autre des deux chargeuses à grain sur rail à l'élévateur no 1

QUALIFICATIONS REQUISES:

Les candidats devront être vifs d'esprit et en bonne santé.

Les candidats sont priés d'indiquer le numéro d'affiche sur leur demande.

ANNEXE 4

LISTES DES CLASSIFICATIONS CONSIGNÉES AUX CONVENTIONS COLLECTIVES, POUR LES PORTS DE QUÉBEC ET DE MONTRÉAL, EXTRAITES DE:

- La convention collective intervenue entre l'Association des Employeurs Maritimes et l'Association Internationale des Débardeurs, local 1739 (Québec).

- et la convention collective intervenue entre l'Association des Employeurs Maritimes et l'Association Internationale des Débardeurs, local 375 (Montréal).

Le rang d'ancienneté d'un employé absent pour un temps indéterminé en raison d'une maladie certifiée ou d'un accident de travail, lors de la signature de cette convention, sera maintenu comme s'il avait toujours été au travail, pour la durée de cette convention.

Un employé perd son ancienneté quand il est congédié pour une cause valable ou quand il quitte volontairement son emploi ou pour toutes autres raisons énumérées à la clause 13.03.

19.02 LES CLASSIFICATIONS

a) La gérance verra à classifier tous les employés en accord avec les classifications décrites ci-dessous ou qui pourraient être ajoutées à l'occasion pendant la durée de cette convention.

b) Les classifications applicables sont les suivantes:

CODE	CLASSIFICATIONS
SGNAL	SIGNALEUR
TREUL	TREUILLISTE
ELING	ELINGUEUR
OLIFT	OPERATEUR CHARRIOT ÉLÉVATEUR
PCALE	PRÉPOSÉ À LA CALE
CHARP	CHARPENTIER
GRIPE	GRAIN "PIPEMAN"
PAGRE	PRÉPOSÉ AUX AGRES
MECNO	MÉCANICIEN
SERVI	HOMME DE SERVICE
ELECT	ÉLECTRICIEN
AMAR	AMARREUR
OPONT	OPÉRATEUR GRUE À PONT
OCHCV	OPÉRATEUR CHARRIOT CAVALIER
TRANS	OPÉRATEUR DE "TRANSTAINER"
JOREG	JOURNALIER RÉGULIER (ST. LAWRENCE)
SERFA	SERVICE FALCANBRIDGE

SERGA	SERVICE GARAGE
OGPON	OPER. GRUE PORTIQUE ECAN (2)
OGPAN	OPER. GRUE PORTIQUE STOTHERT ET PITT (1)
OGPIN	OPER. GRUE PORTIQUE SAAB (3)
CRANE	OPER. GRUE PORTIQUE
SEPON	SERVICE DE TOUR (2) (ST. LAWRENCE)
SEPAN	SERVICE DE TOUR (1) (ST. LAWRENCE)
SELET	ST. LAWRENCE ELECTRICIEN
OTRAC	OPER. TRACTEUR VRAC
OTRAM	OPER. TRACTEUR MOBILE
GRDEK	PRÉPOSÉ AU GRAIN (ORDRE DE "PICK")
OPALO	OPÉRATEUR "PAYLOADER"
OTRIM	OPER. D'ÉPANDEUSE À GRAIN
GRDEC	PRÉPOSÉ AU GRAIN
OCPAP	OPER. CHARRIOT CAVALIER — PAPIER
SEPIN	SERVICE DE TOUR (3) (ST. LAWRENCE)
HANGR	PRÉPOSÉ AU HANGAR
INVRT	OPER. DE MONTE-CHARGE AVEC "INVERTER"
TRANS	OPÉRATEUR TRANSTAINER
FRTOL	OPER. CHARRIOT-ÉLÉVATEUR (MAN. FRET)
MCHCV	OPER. CHARRIOT-CAVALIER (MAN. FRET)
MFRET	MANUTENTIONNAIRE DE FRET
SOUDR	SOUDEUR
PLIFT	PRÉPOSÉ À LA CALE — OPER. CHARRIOT ÉLÉVATEUR

c) Chaque employé devra être classifié pour toutes les classifications dans lesquelles il est capable d'être qualifié.

Le rang d'ancienneté d'un employé absent pour un ter[illegible] indéterminé en raison d'une maladie certifiée ou d'un accident de travail, lors de la signature de cette convention, sera maintenu comme s'il avait toujours été au travail, pour la durée de cette convention.

Un employé perd son ancienneté quand il est congédié pour une cause valable ou quand il quitte volontairement son emploi ou pour toutes autres raisons énumérées à la clause 13.03.

19.02 LES CLASSIFICATIONS

(a) Les classifications décrites ci-dessous ou qui pourraient être ajoutées à l'occasion pendant la durée de cette convention seront utilisées par la gérance pour classifier les employés.

(b) Les classifications applicables sont les suivantes:

CODE	CLASSIFICATION
ELING	Élingueur
SGNAL	Signaleur
TREUL	Treuilliste
HANGR	Préposé au hangar
SGNGM	Signaleur de grue mobile
CHARP	Charpentier
CUTIL	Homme d'entretien pour conteneurs
OPONA	Opérateur de grue à pont A (Manchester Liners)
OCPIV	Opérateur de grue — Federal Marine
OGMOB	Opérateur de grue mobile — Ceres
OGBOR	Opérateur de grue de bord
OCHCV	Opérateur de chariot cavalier
OLIFT	Opérateur de chariot élévateur
OTRUC	Opérateur de camion
OTRTR	Opérateur de chariot élévateur 25 tonnes
ELECG	Électricien grain
OGRWB	Opérateur de grue Crawler 200 tonnes
TRANS	Opérateur de transtainer, Manchester

OTRCA	Opérateur de chariot élévateur 25 t., cale (Task)
OGSUC	Opérateur de grue à sucre
OTRSU	Opérateur de tracteur à sucre
HDQS	Homme de quai sucre
INVRT	Opérateur de chariot avec inverter
PLIFT	Opérateur de chariot élévateur dans la cale
PCALE	Préposé à la cale
REPCT	Réparateur de conteneurs
GTREU	Treuilliste grain
GCALE	Homme de cale grain
SGINC	Signaleur inspecteur
OSAC	Ensacheur
OTASK	Opérateur de chariot élévateur 25 t. — Task
OTRBR	Opérateur de chariot élévateur 25 t. — Steveco
OTRLO	Opérateur de chariot élévateur 25 t. — Logistec
OTRCE	Opérateur de chariot élévateur 25 t. — Ceres
OGRWM	Opérateur de grue 200 tonnes entretien — Task
OTREM	Opérateur de chariot élévateur 25 t. — Empire
OCMET	Opérateur de grue — Ceres
OPROL	Opérateur de transtainer — Task
OTUGC	Opérateur de Tug Master — Ceres
OCHCR	Opérateur de chariot cavalier — Racine
TRANR	Opérateur de transtainer — Racine
OPONR	Opérateur de grue à pont — Racine
OPONC	Opérateur de grue à pont — Ceres
RALET	Opérateur de Letro Porter — Racine
GRULO	Opérateur de grue — Logistec
GRUEM	Opérateur de grue — Empire
OTRFM	Opérateur de chariot élévateur 25 t. — Federal
OLETC	Opérateur de Letro Porter — Ceres

OLETL	Opérateur de Letro Porter — Logistec
TRANC	Opérateur de transtainer — Ceres
OPONE	Opérateur de grue à pont — Empire
OLETT	Opérateur de Letro Porter — Task
OPONB	Opérateur de grue à pont — Logistec
OLETR	Opérateur de Letro Porter
OGRWA	Opérateur de grue Crawler 100 t. — Task
REPCT	Réparateur de conteneurs — Manchester
PAGRE	Préposé aux agrès
OLSAG	Opérateur de chariot élévateur — passagers
PASAG	Préposé à la cale — passagers
SGSAG	Signaleur — navire de passagers
ELSAG	Élingueur — Navire de passagers
OLSAG	Opérateur de grue de bord — passagers
ELECT	Électricien
SIDEL	Opérateur de "Side-Loader"
OPELO	Opérateur de "Pay Loader"
HASAG	Préposé au hangar — navire de passagers
SERVI	Homme de service
TRANL	Opérateur de transtainer — Logistec
AMAR	Amarreur
MECNO	Mécanicien
SOUDR	Soudeur
SGNSU	Signaleur à sucre
OTUGM	Opérateur de Tug Master

(c) Chaque employé devra être classifié pour toutes les classifications dans lesquelles il est capable d'être qualifié.

ANNEXE 5

DESCRIPTIONS SOMMAIRES DE TÂCHES DE DÉBARDEURS, TIRÉES DE LA CLASSIFICATION CANADIENNE DESCRIPTIVE DES PROFESSIONS.

A remarquer: les deux premiers indices de chaque description, soit l'indice de formation générale et celui de la préparation professionnelle spécifique, dépassent rarement le niveau: FG:4, PPS:6, défini par l'étude de Langevin et Leclerc (1) comme limite minimale des exigences du niveau collégial.

(1) Langevin, Jean-Louis, et Leclerc, Claudine, "L'accessibilité des professions du secteur du transport à la formation au niveau collégial", Centre de formation et de consultation, Québec, pour le collège F.X. Garneau. Cf. bibliographie.

9310-118 CONTREMAÎTRE DE DÉBARDEURS, DOCKERS ET MANUTENTIONNAIRES (toutes ind.)

DPC:138

Surveille et coordonne le travail d'ouvriers qui chargent et déchargent des navires, des chalands, des camions, des wagons, des aéronefs et autres véhicules de transport, qui conduisent des appareils de manutention de matériaux ou qui en assurent le fonctionnement, qui élinguent des marchandises, qui empilent des marchandises sur des palettes pour en faciliter le déplacement, qui chargent du fret dans des navires, des wagons, des aéronefs et des camions, et qui entreposent des marchandises (groupe de base 9313).

Exécutent des tâches analogues à celles qui sont énoncées sous le titre principal, 01-250 SURVEILLANT/CONTREMAÎTRE (toutes ind.).

Peut surveiller des ouvriers chargés d'un domaine ou d'un travail particuliers et être désigné en conséquence, par exemple:

Contremaître de dockers

Contremaître de manutentionnaires

9313-DOCKERS ET MANUTENTIONNAIRES

Ce groupe de base comprend les travailleurs qui chargent ou déchargent les bateaux, les péniches, les camions, les wagons et autres véhicules de transport. Leur travail consiste à conduire et entretenir le matériel de manutention; à rassembler la marchandise dans des élingues; à l'entasser sur des palettes afin d'en faciliter le déplacement et à l'arrimer dans les bateaux, les wagons et les camions.

9313-110 DÉBARDEUR (transp. par eau) DPC:683

docker.

FG: 3 PPS: 5 CA: E 5 6 AP: M 4 7

Conduit des machines servant à la manutention des charges, comme un treuil mécanique, un chargeur de grain, une grue ou un chariot de manutention, afin de charger ou de décharger les navires et de transporter les charges sur les quais ou aux environs immédiats.

Conduit une grue ou un palan pour charger ou décharger les navires d'objets comme des voitures, des rouleaux de papier, des caisses, du bois de construction, des rebuts de métal ou des poutres d'acier, au moyen d'un croc, d'un aimant ou d'une élingue entourant le colis. Met en marche et arrête l'écoulement du grain du déchargeur et déplace l'ajutage du déchargeur d'une écoutille à une autre suivant les phases du chargement, en manœuvrant des commandes à main. Conduit un chariot de manutention le long des quais ou sur les navires pour transporter des charges comme du bois de construction, des machines portées sur palettes, des marchandises en caisses ou en conteneurs et les approcher des palans. Conduit un tracteur pour amener les chariots chargés des hangars aux quais. Met en marche ou arrête les convoyeurs qui transportent les marchandises des hangars aux quais.

Peut exécuter certaines tâches, comme hâler ou fixer la cargaison à bord d'un navire, accrocher les élingues, les crocs ou d'autres dispositifs de levage aux grues ou aux palans, en vue du chargement ou du déchargement, et commander par signaux aux autres débardeurs de déplacer, de monter ou de descendre les charges. Peut diriger le travail des ouvriers des quais occupés au chargement ou au déchargement des navires. Peut être désigné selon les machines qu'il conduit.

9199-114 RÉGULATEUR DU TRANSPORT DANS UNE INSTALLATION INDUSTRIELLE (transp., n.c.a.) DPC:167

régulateur de l'équipement mobile.

FG: 3 PPS: 5 CA: 1 AP: L 4 5 6 7

Règle, trace les itinéraires et coordonne les mouvements du matériel roulant et autre équipement mobile, tels que les grues, les chargeurs et les camions, dans les limites d'une installation industrielle ou d'un autre établissement.

Prend connaissance du rapport du poste qui le précède et des autres documents, pour se mettre au fait des conditions et des besoins du moment. Planifie le mouvement des trains et du matériel, donne des ordres aux équipes, en tenant compte de certains éléments comme la priorité, la possibilité de perte de temps et de parcours improductif pour déterminer l'utilisation la plus efficace du matériel. Modifie les priorités selon les exigences du moment, et prend les dispositions nécessaires par radio ou téléphone. Ordonne les équipes, et voit au remplacement des absents. Voit au transport des ouvriers à l'aller et au retour des aires de travail. Détourne la circulation du lieu d'un accident, d'une panne ou d'un événement imprévu. Sollicite l'aide de la police, du service d'incendie ou du médecin selon le cas, et se met en rapport avec les équipes désignées à la réparation et à la récupération. Décide avec la société ferroviaire du mouvement des wagons de marchandises, vers les installations comme au retour de celles-ci. Tient à jour un registre des mouvements et un tableau de l'emplacement du matériel.

9315-182 EMPILEUR (toutes ind.) DPC:685

FG: 2 PPS: 2 CA: 1 5 6 AP: L 4

Assure le fonctionnement d'une machine servant à empiler des matières comme du bois, des feuilles de métal ou de plastique, sur des chariots de chargement des fours, des convoyeurs, des palettes ou d'autres dispositifs d'engerbage.

Règle les guides des appareils d'engerbage selon les dimensions des pièces à empiler et la disposition désirée. Place, à la main, la palette ou le conteneur vide près de la gerbeuse et dans les compartiments à rebuts à la sortie de la machine. Met le convoyeur en marche afin de transporter et d'empiler les matériaux, au moyen de commandes à main. Place des barres d'écartement en bois à intervalles entre les matériaux empilés, pour équilibrer les charges et assurer l'aération.

Arrête le convoyeur lorsqu'on en est arrivé au niveau de charge et à la disposition voulus. Manœuvre des commandes à main pour déposer la charge sur des blocs en vue de l'expédition, ou sur les rouleaux d'un convoyeur.

Peut dégager les attaches de la charge et placer les planches sur le convoyeur en vue du dressage, de l'empilage et du déchargement, et être désigné en conséquence, par exemple:

Déchargeur de bois de construction

Ouvrier à la machine à désempiler

9318-110 MANUTENTIONNAIRE, EN GÉNÉRAL (toutes ind.) DPC:687

FG: 1 PPS: 2 CA: D AP: M 1 4

Charge, décharge, transporte, stocke et distribue le matériel dans une usine, un entrepôt, un magasin ou tout autre endroit, en exécutant toute combinaison des tâches suivantes:

Place du matériel dans des camions, sur des plates-formes, des supports, des étagères, des transporteurs à courroie, dans des fours et des machines et les en enlève, à la main ou à l'aide de matériel de manutention, comme des transporteurs de palettes et des chariots élévateurs à fourche. Se sert de coupoirs à acier, de marteaux à panne fendue ou autres outils à main pour ouvrir les emballages. Transporte les articles d'un endroit à l'autre, à la main ou à l'aide de matériel de manutention. Fixe le dispositif de levage au matériel, puis fait signe au grutier ou au conducteur de l'appareil de levage de transporter le matériel à l'endroit voulu. Protège le matériel ou les appareils, pour éviter qu'ils glissent ou soient endommagés durant le trajet en plaçant à l'aide d'outils à main, des courroies, des supports ou des couvertures. Empile le matériel ou réunit les marchandises en tas qu'il lie à l'aide d'une machine à cercler et de crampons. Prélève des échantillons de matériel, les étiquette et les marque. Dénombre et pèse les articles et les emballages ou fait le total des marchandises transportées pendant la journée, puis inscrit les données sur une formule et marque les marchandises. Attache des étiquettes ou des vignettes distinctives sur les caisses, les balles ou tout autre emballage. Nettoie le poste de travail, les machines ou le matériel dont il s'est servi, à l'aide d'un jet d'air, d'eau, de balais, de chiffons et de produits de nettoyage. Se sert de dispositifs mécaniques tels que transporteurs et gerbeuses, ou conduit des camions pour acheminer les marchandises.

Peut participer au programme quotidien d'entretien du matériel.

9318-114 MANUTENTIONNAIRE DE MATÉRIEL LOURD (toutes ind.) DPC

FG: 2 PPS: 2 CA: D AP: Le 2 3 4

Charge, décharge, transporte, stocke et distribue matériel et articles lourds dans les magasins, entrepôts, usines ou tout autre endroit, exécutant toute combinaison des tâches suivantes:

Transporte les balles de fibre vers la broyeuse sur un chariot à bras ou un chariot élévateur à fourche. Vide les camions citernes en enlevant les bouchons des dômes et en y adaptant une conduite. Tourne le robinet pour faire s'écouler le liquide dont il contrôle la vitesse. Décharge le bois de construction des wagons de chemin de fer à l'aide de machines spéciales ou de convoyeurs. Charge du charbon, du blé et d'autres matières dans les cales des navires ou dans des wagons à marchandises, en se servant de goulottes ou de transporteurs spéciaux. Remplit des fûts ou des récipients de liquides, d'huile, de margarine et autres denrées, les bouche et inscrit les informations nécessaires sur une étiquette qu'il colle sur le récipient, avant d'acheminer celui-ci vers l'entrepôt. Déplace les accessoires de scène et les décors sur les plateaux de télévision, les scènes de théâtre et les plateaux de cinéma. Remplace les cartons endommagés. Ramasse les rebuts ou les ordures ménagères et les charge sur des camions en actionnant l'élévateur-broyeur qui se trouve à l'arrière des camions.

Peut être désigné en fonction du métier qu'il exerce ou du produit transporté, par exemple:

Aide-chargeur de wagons-citernes (transp. ferr.; transp. par eau)

Chargeur de camions ou wagons de bois de construction (fab. auto.; transp. ferr.)

Éboueur (serv. publics, n.c.a.)

Entreposeur dans une usine de produits laitiers (prod. laitiers)

Manœuvre

Manœuvre de chantier (commn. détail)

Manutentionnaire d'accessoires de scène (loisirs)

Manutentionnaire dans une usine de traitement du poisson (tr. poisson)

Transporteur (abattoirs et cond. viande)

9315-118 **MANUTENTIONNAIRE DE MARCHANDISES EN VRAC** (alim. et boissons, n.c.a.; alim. pour animaux et farine; sucre) DPC:665

FG: 3 PPS: 4 CA: I 5 7 AP: L 2 4

Assure le fonctionnement d'appareils servant à transporter les matières en vrac, notamment le sucre, le sel, la farine, le riz et les aliments pour animaux, des wagons de chemin de fer, des camions, des entrepôts, des silos, des trémies de stockage ou des appareils de transformation et vice versa.

Fait signe aux conducteurs de camions ou de locomotives de placer les camions ou les wagons de chemin de fer au poste de déchargement. Met les convoyeurs en place, règle les palettes directrices et raccorde les tuyaux ou les conduites de déchargement aux ouvertures des camions ou des wagons, à l'aide d'outils à main. Ouvre à la main les grilles des convoyeurs ou les robinets des conduites. Met en marche les pompes, les souffleries et les convoyeurs, pour effectuer le transport des matières entre les véhicules et les entrepôts et vice versa, en manœuvrant des commandes à main.

Peut assurer le fonctionnement des pompes et des agitateurs pour déverser et mélanger des quantités déterminées d'eau, de sirop de maïs ou de glucose et de sucre dans les mélangeurs. Peut envoyer par pompe le mélange dans des filtres pour le débarrasser de ses impuretés. Peut inscrire au registre le poids des matières reçues ou expédiées, la quantité et la nature des sirops mélangés et le pourcentage de perte. Peut peser le camion avant et après le chargement.

11-134 **CONDUCTEUR DE GRUE SUR CAMION** (toutes ind.) DPC:683

conducteur de grue automobile; grutier.

FG: 3 PPS: 5 CA: D 5 6 AP: M 4 7

nduit une grue montée sur camion à essence ou diesel afin de hisser de déplacer des matériaux et des objets.

nduit la grue jusqu'au chantier et la met à pied d'œuvre. S'assure e les cales et les câbles sont bien ancrés pour éviter que la grue ne scule lors du hissage des charges lourdes. Met en marche le moteur la grue. Actionne des leviers et appuie sur des pédales afin de placer, de faire tourner et d'étendre la flèche ou de régler sa vitesse de faire monter ou descendre la flèche et le câble de hissage. Déplace charge et la dépose en l'observant directement ou en suivant les tructions d'un ouvrier qui fait des signaux de la main. Conduit entuellement le camion porteur afin de déplacer les objets qui sont rs de portée de la flèche de la grue. Surveille les charges pour assurer que leur poids ne dépasse pas la capacité de la grue. Assure riodiquement la vérification du camion et des organes de la grue, ls que les câbles, les commandes, les pneus, les phares, les feux et les eins, et fait les réglages et le graissage nécessaires.

ut faire les réparations courantes comme le changement des pneus et remplacement des câbles. Peut être désigné selon le dispositif de vage de la grue ou selon les matériaux qu'il déplace, par exemple:

onducteur de grue à électro-aimant (const.)

rutier à la démolition (const.)

rutier d'exploitation forestière (scieries)

9311-118 **CONDUCTEUR D'ENGIN DE LEVAGE** (toutes ind.) DPC:683

conducteur de treuil à air comprimé

FG: 3 PPS: 5 CA: I 5 7 AP: M 4 6 7

Conduit des engins de levage à air comprimé, à moteur diesel, électrique, à essence ou à vapeur, pour régler le mouvement de blondins, de cages, de derricks, de grues à benne traînante, de chargeurs, de wagonnets de mine ou de skips, qui servent à transporter des hommes ou des matériaux pour l'exploitation des mines, des scieries, pour les travaux de construction et autres travaux industriels.

Fait démarrer le moteur de l'engin de levage et actionne les manettes et les pédales qui commandent l'enroulement ou le déroulement du câble sur le tambour. Met le tambour en marche, en règle la vitesse et en commande l'arrêt par des leviers et des pédales, en obéissant aux instructions transmises par téléphone ou par sonneries ou bien selon les indications d'un cadran, ou de repères sur le tambour ou sur le câble, afin d'amener la cage, la benne, les berlines ou la charge à la position requise. Examine l'engin pour s'assurer qu'il est en bon état, fait les réglages nécessaires, notamment celui des freins, à l'aide d'outils à main, fait le graissage et met l'huile lubrifiante.

Peut verrouiller l'engin de levage en position à l'aide de leviers et de pédales. Peut faire fonctionner un engin de levage à tambours multiples. Peut être désigné d'après l'engin qu'il conduit, par exemple:

Conducteur de benne racleuse

Conducteur de cage

Conducteur de cage de puits de mine

Conducteur d'élévateur de tour de coulage pour le béton

9311-122 **CONDUCTEUR DE GRUE DE RELEVAGE** (transp. ferr.) DPC:683

FG: 3 PPS: 5 CA: D 5 6 7 AP: M 4 6 7

Conduit une grue qui se déplace sur des rails de chemin de fer, afin de lever et de transporter des objets et des matériaux.

Met en marche le moteur de la grue afin de fournir la force motrice. Actionne des pédales et des leviers de commande pour déplacer la grue, régler sa vitesse et l'arrêter, ou pour en faire pivoter la flèche et monter ou descendre les câbles attachés au fardeau. Vérifie le poids de la charge et s'assure qu'il ne dépasse pas la puissance de levage de la grue. Actionne les commandes afin de déplacer la charge et de la poser à l'endroit voulu, en manœuvrant à vue ou sur les indications d'un aide au sol. Vérifie les câbles et les dispositifs d'accrochage afin d'en déceler les signes d'usure. Pose ou remplace les câbles. Exécute des travaux d'entretien, comme la lubrification des pièces mobiles de la grue.

Peut dériver et garer les wagons de chemin de fer dans le centre de triage d'une entreprise industrielle, en se servant de la grue de relevage. Peut être désigné selon le genre de machine qu'il conduit.

9311-126 **CONDUCTEUR DE GRUE À TOUR** (navires) DPC:6[illegible]3

conducteur de grue pivotante

FG: 3 PPS: 5 CA: I 5 AP: S 4 7

Conduit une grue électrique, montée sur un support ou une charpente, se déplaçant sur des rails, et servant à lever des objets lourds comme des tôles, des ouvrages montés et des machines.

Actionne les leviers de commande, à un signal donné au sol, afin de faire pivoter la flèche, d'en modifier l'inclinaison, de déplacer la grue le long des rails, et de lever ou de poser la charge. Examine celle-ci pour s'assurer que le poids ne dépasse pas la puissance de levage de la grue. Vérifie l'équipement de la machine, comme les câbles et les accessoires. Graisse et lubrifie la grue.

9313-114 CONDUCTEUR DE GRUE DE QUAI (transp. par eau) DPC 653
FG: 2 PPS: 4 CA: I 5 7 AP: L 4 7

Conduit une grue à tour servant à charger les navires de matériaux comme le charbon ou le minerai.
Met la grue en marche et l'amène auprès du chaland ou du navire. Met le convoyeur en place au-dessus de l'écoutille et abaisse la glissière télescopique et le dispositif d'arrimage dans la cale du navire, en manoeuvrant des commandes à main. Observe les signaux des membres de l'équipage et fait fonctionner les convoyeurs en conséquence pour transporter les matériaux de l'entrepôt à la cale du navire. Observe le passage des matériaux sur le convoyeur et en règle le débit pour empêcher que le convoyeur ne soit surchargé ou que les matériaux ne se répandent, en manoeuvrant des commandes à main.
Peut observer les voyants du tableau de commande, les compteurs, les enregistreurs ou le téléviseur en circuit fermé pour déterminer la quantité de matériaux sur le convoyeur ou pour déceler les défauts dans le fonctionnement de l'appareil. Peut corriger lui-même le mauvais fonctionnement en manoeuvrant les commandes, ou aviser le surveillant. Peut tenir le registre des temps de chargement.

9313-118 CHARGEUR DE BATEAUX-CITERNES (transp. par eau) DPC 664
FG: 2 PPS: 4 CA: E 4 6 7 AP: M 2 3 4

Charge et décharge les bateaux-citernes de leur cargaison liquide comme de pétrole, d'essence, de mazout, d'acide sulfurique ou de liqueur d'alun.
Lit le tableau des navires attendus dans le port, afin de s'informer du nom du bateau, du quai où il accoste, du nombre et du genre de tuyaux à raccorder. Choisit les tuyaux qui conviennent au produit à pomper. Amène le raccord du tuyau du quai près de la vanne du bateau, en se servant d'un treuil à flèche, et boulonne le raccord à la vanne, en se servant d'une clef. Relie le bateau au quai par une prise de terre suspendue au tuyau afin de prévenir l'explosion que pourrait provoquer l'électricité statique produite par le passage du liquide dans le tuyau. Ouvre la vanne afin de laisser couler le liquide dans le tuyau, et fait signe au pompiste du bord de mettre les pompes en marche pour décharger le bateau. Prévient par signe le pompiste du bateau quand il doit vider les citernes de leur lest. Fait signe au pompiste de l'installation à terre de pomper le chargement dans le bateau. Essaie les tuyaux du quai à l'air comprimé pour s'assurer qu'ils sont utilisables. Lubrifie pompes et vannes, et fait les petites réparations à l'outillage du quai. Aide les navires à quai à refaire le plein de combustible pour leurs machines ou moteurs en raccordant les tuyaux appropriés des réservoirs du quai aux réservoirs du bord.
Peut assurer le fonctionnement d'appareils automatisés, commandés par ordinateur, pour charger et décharger les bateaux-citernes. Peut être désigné selon le type des bateaux habituellement chargés, par exemple:
Chargeur de péniches

9311-110 CONDUCTEUR DE GRUE À PORTIQUE ÉLECTRIQUE (toutes ind.) D
conducteur de pont-grue; grutier de pont roula électrique.
FG: 3 PPS: 5 CA: D 5 7 AP: L 4 7

Conduit un pont roulant ou une grue à portique, comprenant la et la cabine du conducteur montés sur un pont et roulant sur pour hisser, déplacer ou charger des machines, des contene matériel et des matériaux divers, en exécutant toute combinai tâches suivantes:
Actionne des leviers et appuie sur des pédales et des boutons régler la vitesse et la direction de la grue ainsi que les mouvem palan, d'après les signaux d'un ouvrier à terre. Surveille l'ass de la charge et s'assure qu'elle est solidement fixée. Dépose les tures au début de la chaîne de production, déplace les matéria machine ou d'une installation à l'autre le long de la chaîne de tion principale ou dans les opérations secondaires, charge des comme du métal en fusion et des lingots dans les fours ou les nes, transporte les déchets et les rebuts jusqu'au dépôt ou ju wagons de chemin de fer et aide à placer des pièces, telles cylindres, des arbres et des moteurs sur les machines ou installations. Nettoie et graisse la grue et fait les petites rép comme le remplacement des câbles, par exemple. Examine la de déceler les pièces défectueuses et signale à son supérieu difficulté d'ordre mécanique ou électrique.
Peut être désigné selon le type de grue qu'il conduit, le matériau manutentionné ou l'opération qu'il effectue, par exem
Grutier au chargement
Grutier au déplacement du métal en fusion
Grutier à l'enlèvement des déchets
Grutier à l'enlèvement des scories

9311-114 CONDUCTEUR DE GRUE FLOTTANTE par eau)
FG: 3 PPS: 5 CA: E 5 AP: L 4 7

Conduit une grue montée sur chaland ou sur ponton, servant à à déplacer des objets lourds.
Actionne des leviers de commande et des pédales pour m marche la flèche et en régler la vitesse, en modifier l'orientat portée, élever et abaisser la flèche et la ligne de charge. De charge, en obéissant à un signal qui lui est donné. Effe vérification périodique de la machine, et en graisse les diver
Peut actionner les commandes du moteur qui sert à déplacer

9311-170 MANOEUVRE AUX GRUES ET PELLES MÉCANIQUES (toutes ind.) DPC:667
FG: 2 PPS: 3 CA: E 5 6 PA: M 2 3 4 5 7

Aide les grutiers ou les conducteurs de pelles mécaniques qui déplacent du matériel, de l'équipement ou des matières comme du minerai, du charbon, du métal fondu, des déchets de métal, des charpentes en acier ou du bois de construction, en exécutant toute combinaison des tâches suivantes:
Déplace des wagons de chemin de fer à l'aide d'un appareil de traction et les met en position pour les charger ou les décharger. Attache ou accroche des cordes, des câbles, des chaînes, des élingues des crampons ou des grappins aux objets à soulever ou à déplacer. Met en place des cales, des béquilles ou des vérins pour donner de l'assiette à la grue et faire que les objets à déplacer ne soient pas endommagés, et pour respecter les règlements de sécurité. Guide de la voix ou du geste le grutier qui lève ou déplace les charges, lorsque sa vue est obstruée. Pousse ou tire des charges que la grue va déposer, pour les placer à l'endroit désigné. Pose des madriers sur le sol afin de constituer un chemin de roulement pour les grues chenillées. Attelle et dételle des wagons de chemin de fer, et manœuvre des leviers d'aiguillage. Vérifie l'état des chaînes, des élingues, des cordes, des câbles, des crochets et autres moyens d'accrochage et prévient le chef d'équipe ou le contremaître quand l'état est défectueux. Graisse les pièces mobiles de la grue ou de la pelle mécanique avec un pistolet graisseur et une burette.

9311-142 CONDUCTEUR DE GRUE À FLÈCHE HORIZONTALE (toutes ind.) DPC:683
FG: 3 PPS: 4 CA: 1 AP: L 4 7

Conduit une grue de levage mécanique, munie d'une flèche en porte-à-faux (prolongement horizontal d'une charpente en acier) pour déplacer, lever et descendre des charges et matériaux lourds sur les chantiers de construction et dans les chantiers navals:
Met la sapine en place, élève et abaisse la flèche, soulève et déplace le palan ou la benne le long de la flèche pour transporter les matériaux, en se servant de commandes manuelles et de pédales. Examine les câbles pour s'assurer qu'ils ne sont ni usés ni endommagés et informe le contremaître de ses constatations.
Peut actionner les commandes de la grue selon les signaux qui lui sont faits. Peut remplacer les câbles usés, régler les freins et exécuter les petites réparations d'entretien.

9311-146 CONDUCTEUR DE GRUE ÉLECTRIQUE SUR MONORAIL (toutes ind.) DPC:683
FG: 3 PPS: 4 CA: 1 5 6 7 AP: L 4 7

Conduit une grue monorail afin de lever et de déplacer des machines, des matériaux ou autres fardeaux, et d'effectuer le chargement ou le déchargement de divers matériaux:
Actionne à la main ou au pied les commandes qui règlent le déplacement de la grue le long de la voie de roulement, et qui élèvent ou abaissent le câble de levage. Lève, déplace et pose la charge, d'après les signaux qui lui sont donnés du sol. Sonne une cloche d'alarme afin d'aviser les ouvriers qui travaillent au sol de l'approche de la charge suspendue au dispositif de levage de la grue mobile.
Peut vérifier le fonctionnement de la grue, la nettoyer et la graisser. Peut être désigné selon les matériaux qu'il déplace ou le travail qu'il exécute, par exemple:
Conducteur de grue démouleuse
Conducteur de grue pour acides

9311-162 CONDUCTEUR DE PONT ROULANT (toutes ind.) DPC:683
FG: 2 PPS: 3 CA: 1 5 6 AP: L 3 4 7

Conduit depuis le sol un pont roulant pour soulever et déplacer des machines, du matériel et des fournitures, dans un établissement industriel:
Fixe et enlève des crochets, des bretelles, des pinces et autres accessoires de levage à des objets à déplacer. Examine l'arrimage pour s'assurer que les règlements de sécurité sont respectés. Hisse, meut et place les objets à l'aide de la grue, en les accompagnant du sol tout en réglant la vitesse, la direction et le mouvement vertical, à l'aide de télécommandes suspendues au portique. Stabilise à la main la charge à déplacer. Nettoie et lubrifie les pièces mobiles du pont, à l'aide du pistolet graisseur. Examine le pont pour en déceler les pièces défectueuses, et signale à son chef les pannes électriques ou mécaniques.

9311-166 CONDUCTEUR DE TREUIL (transp. ferr.; transp. par eau) DPC:683
FG: 2 PPS: 3 CA: 1 5 6 AP: M 4 7

Conduit un treuil à vapeur ou électrique pour descendre la cargaison à fond de cale ou l'en remonter, et déplacer des objets lourds, tels que les wagons de chemin de fer:
Examine le câble, le tambour et le frein du treuil pour s'assurer qu'ils sont en bon état. Actionne les manettes afin d'élever, d'abaisser, de tourner, de haler ou de placer la charge ou l'objet selon les instructions ou les signaux des autres travailleurs.
Peut attacher le crochet du câble à l'objet à déplacer. Peut haler mécaniquement, au moyen d'une burette. Peut être désigné selon les objets qu'il déplace, par exemple:
Chargeur de bateaux au treuil (transp. par eau)
Haleur de wagons (transp. ferr.)

9311-138 MONTEUR D'APPAREILS DE LEVAGE (toutes ind.) DPC:664
FG: 3 PPS: 4 CA: D 5 6 AP: Lo 2 3 4 7

Monte et installe des appareils servant à soulever et à déplacer des machines ou d'autres objets lourds, dans des usines, des chantiers de construction navale ou en d'autres lieux:
Examine les objets à déplacer, en évalue les dimensions et le poids, et décide du matériel à employer. Choisit les câbles, les cordes, les poulies, les moufles, les treuils et les chaînes en conséquence. Fixe les poulies et les moufles aux poutres, au plafond, aux rails aériens et aux chèvres, au moyen de boulons et de colliers. Construit et suspend des plates-formes de travail. Choisit des élingues ou en confectionne avec du fil métallique et des cordes et s'en sert pour attacher la charge, s'aidant d'outils à main. Suspend l'élingue au crochet du câble de levage, ou l'y assujettit par une boucle. Surveille les opérations de hissage et de déplacement afin d'assurer la sécurité des ouvriers et le soin du matériel, dirige le passage de la charge dans les espaces libres et lui fait contourner les obstacles, de façon à la déposer exactement à l'endroit voulu, en utilisant un système quelconque de signaux, gestes de la main ou autres. Installe et étaie les appareils de levage et les garnit de cordages, en se servant d'outils à main. Épisse les cordages métalliques et les cordages en fibres textiles pour confectionner ou réparer des élingues et des palans, à l'aide d'outils à main.

9315-CONDUCTEURS DE MATÉRIEL DE MANUTENTION, N.C.A.

Ce groupe de base comprend les travailleurs, non classés ailleurs, qui conduisent et entretiennent le matériel de manutention, déplacent et entreposent des marchandises et des matières premières dans les hangars et les entrepôts.

9315-110 CONDUCTEUR DE SYSTÈME DE TRIAGE DANS UN SERVICE DE MESSAGERIES (trans. ferr.) DPC:362
FG: 4 PPS: 5 CA: I AP: S 4 5 6 7

Commande, à partir d'un tableau de contrôle, un système automatique de triage et de convoyage de marchandises dans un service de messageries ferroviaires.
Surveille les opérations du triage sur un circuit fermé de télévision. Donne des instructions par téléphone au personnel qui assure le fonctionnement du système, afin de réduire, augmenter ou détourner le trafic sur telle ou telle section du système pour maintenir un convoyage régulier des marchandises. Manipule des commandes qui mettent en marche ou arrêtent le flot des marchandises qui se trouvent dans des sections spécifiques du système pour éviter des encombrements. Indique au personnel de la manœuvre les marchandises dont il doit s'occuper d'une façon spécifique pour s'assurer qu'elles sont expédiées avec diligence. Fait des enquêtes sur les manquements aux règles et sur les accidents et recommande des mesures pour que les règles soient observées et des mesures de sécurité.
Peut assister aux réunions de la direction pour faire des recommandations ou en recevoir, en vue de l'amélioration du rendement du système.

9315-134 CONDUCTEUR DE CHARIOT CAVALIER (toutes ind.) DPC:683
conducteur de triqueballe.
FG: 2 PPS: 4 CA: D 5 6 AP: L 4 7

Conduit et entretient un véhicule à quatre roues servant à transporter, sur de courtes distances, des charges sous son châssis surélevé à l'intérieur ou aux abords d'une usine.
Conduit un véhicule, assis à califourchon sur les objets transportés, comme par exemple le bois de construction, les paquets de tôles, ou les poutrelles. Manipule des leviers afin de saisir la charge, de la lever et de la tenir à une faible hauteur du sol. Conduit la machine à destination, et manipule les leviers pour déposer la charge sur le sol. Entretient le véhicule et fait les mises au point courantes.
Peut être désigné selon les matériaux transportés, par exemple:
Conducteur de triqueballe à bois de construction (scieries)

9315-138 OUVRIER AU MONTE-CHARGE (plac. et contre-plaqués; scieries) DPC:685
ouvrier au 'boeuf'; ouvrier à la plate-forme.
FG: 2 PPS: 4 CA: I 5 6 AP: Lo 3 4 7

Assure le fonctionnement d'un convoyeur à chaîne et des appareils auxiliaires, servant à hisser les billes sur la glissière à partir de la cour ou du bassin de réserve jusqu'à la scie ou à la plate-forme d'écorçage.
Met en marche et arrête au moyen de commandes à main le convoyeur à chaîne qui monte les billes sur la glissière jusqu'à la scie ou à la plate-forme d'écorçage. Tire et dirige les billes provenant de la glissière pour les engager sur la voie de glissement, en se servant d'un tourne-billes. Met en marche et arrête la tronçonneuse pour réduire les billes trop longues ou les billes courbées en longueurs utilisables. Tient un registre de la longueur des billes envoyées à la scierie et de leur espèce.
Peut mettre en marche les bras vibratoires afin de pousser les billes du convoyeur sur la plate-forme, ou serrer les griffes sur les billes pour les lever et les empiler près de l'écorceuse, au moyen d'un appareil de levage mécanique. Peut débarrasser les billes des noeuds ou des bouts de branches qui y sont restés, à l'égoïne ou à la hache, afin de préparer les billes aux transformations ultérieures. Peut dégager les amoncellements de billes qui empêchent le fonctionnement du convoyeur, au moyen d'un treuil ou de moufles.

9315-126 CONDUCTEUR DE CHARIOT ÉLÉVATEUR (toutes ind.) DPC:683
FG: 3 PPS: 4 CA: D 5 7 AP: M 4 7

Conduit un chariot automoteur pour pousser, tirer, lever, empiler, étager ou transporter des marchandises, de l'outillage, ou des matériaux en vrac, dans les entrepôts, usines, gares ou tout autre endroit.
Conduit le chariot au poste de travail. Manœuvre l'appareil de levage au moyen de leviers et de pédales. Place les fourches ou la plate-forme élévatrice sous les caisses, les palettes, les compartiments d'expédition ou les matériaux en vrac, et transporte la charge à l'endroit désigné. Décharge et empile les objets en élevant ou en abaissant l'élévateur à la hauteur désirée. Nettoie et lubrifie le véhicule; refait le plein de carburant, vérifie la batterie et le niveau du radiateur.
Peut conduire un chariot automoteur muni d'une seule barre, pour transporter des rouleaux de tapis par exemple. Peut se servir d'un chariot équipé de ventouses pour saisir et lever des objets présentant des surfaces plates et lisses, comme les grandes feuilles de verre. Peut tirer et placer des wagons, des remorques de camion, ou des avions, dans la position voulue, en vue du chargement et du déchargement, en se servant de la barre de remorquage ou de la plaque de pare-chocs. Peut conduire des véhicules munis d'un accessoire, tel que grue, pelle mécanique ou chasse-neige. Peut être désigné selon l'objet transporté, le poste de travail, la façon de procéder, ou le genre de chariot conduit, par exemple:
Conducteur de chariot à barils (pét. et charb.)
Conducteur de chariot de démoulage (fonte et acier)
Conducteur de chariot électrique
Conducteur de chariot électrique de fret (transp. auto.; transp. ferr.)
Conducteur de chariot élévateur
Conducteur de chariot élévateur à fourches
Conducteur de chariot à fourche rétractable

9315-130 CONDUCTEUR DE TRACTEUR (toutes ind.) DPC:683
FG: 3 PPS: 4 CA: E 5 AP: M 2 4 7

Conduit un tracteur à essence, à moteur diesel ou à gaz propane, servant à déplacer des matériaux, tirer des instruments ou des machines, arracher des objets enfoncés dans le sol, ou tirer le câble d'un treuil pour lever, abaisser ou charger des matériaux ou des appareils lourds.
Attelle au tracteur l'équipement de travail, comme les lames nivelantes, les charrues, les rouleaux ou les élévateurs de charge, au moyen de chevilles. Met le tracteur en marche, l'arrête, règle sa vitesse et sa trajectoire, au moyen de commandes à main ou de pédales. Dirige le tracteur au moyen du volant ou en manœuvrant des leviers et en appuyant sur le frein. Lubrifie le tracteur et son équipement et refait le plein.
Peut être désigné selon le genre d'équipement utilisé, par exemple:
Conducteur d'élévateur de charge
Conducteur d'élévateur à godet
Conducteur de tracto-chargeur

9315-126 CONDUCTEUR DE CHARIOT ÉLÉVATEUR (toutes ind.) DPC:683
FG: 3 PPS: 4 CA: D 5 7 AP: M 4 7

Conduit un chariot automoteur pour pousser, tirer, lever, empiler, étager ou transporter des marchandises, de l'outillage, ou des matériaux en vrac, dans des entrepôts, usines, gares ou tout autre endroit.
Conduit le chariot au poste de travail. Manoeuvre l'appareil de levage au moyen de leviers et de pédales. Place les fourches ou la plate-forme élévatrice sous les caisses, les palettes, les compartiments d'expédition ou les matériaux en vrac, et transporte la charge à l'endroit désigné. Décharge et empile les objets en élevant ou en abaissant l'élévateur à la hauteur désirée. Nettoie et lubrifie le véhicule; refait le plein de carburant, vérifie la batterie et le niveau du radiateur.
Peut conduire un chariot automoteur muni d'une seule barre, pour transporter des rouleaux de tapis par exemple. Peut se servir d'un chariot équipé de ventouses pour saisir et lever des objets présentant des surfaces plates et lisses, comme les grandes feuilles de verre. Peut tirer et placer des wagons, des remorques de camion, ou des avions, dans la position voulue, en vue du chargement et du déchargement, en se servant de la barre de remorquage ou de la plaque de pare-chocs. Peut conduire des véhicules munis d'un accessoire, tel que grue, pelle mécanique ou chasse-neige. Peut être désigné selon l'objet transporté, le poste de travail, la façon de procéder, ou le genre de chariot conduit, par exemple:
Conducteur de chariot à barils (pét. et charb.)
Conducteur de chariot de démoulage (fonte et acier)
Conducteur de chariot électrique
Conducteur de chariot électrique de fret (transp. auto.; transp. ferr.)
Conducteur de chariot élévateur
Conducteur de chariot élévateur à fourches
Conducteur de chariot à fourche rétractable

9315-130 CONDUCTEUR DE TRACTEUR (toutes ind.) DPC:683
FG: 3 PPS: 4 CA: E 5 AP: M 2 4 7

Conduit un tracteur à essence, à moteur diesel ou à gaz propane, servant à déplacer des matériaux, tirer des instruments ou des machines, arracher des objets enfoncés dans le sol, ou tirer le câble d'un treuil pour lever, abaisser ou charger des matériaux ou des appareils lourds:
Attelle au tracteur l'équipement de travail, comme les lames niveleuses, les charrues, les rouleaux ou les élévateurs de charge, au moyen de chevilles. Met le tracteur en marche, l'arrête, règle sa vitesse et sa trajectoire, au moyen de commandes à main ou de pédales. Dirige le tracteur au moyen du volant ou en manoeuvrant des leviers et en appuyant sur le frein. Lubrifie le tracteur et son équipement et refait le plein.
Peut être désigné selon le genre d'équipement utilisé, par exemple:
Conducteur d'élévateur de charge
Conducteur d'élévateur à godet
Conducteur de tracto-chargeur

9313-130 OUVRIER AU DÉCHARGEMENT DE VÉHICULES DE TRANSPORT (entreposage, n.c.a.; transp. auto.; transp. ferr.) DPC:635
FG: 2 PPS: 3 CA: I AP: L 4 6 7

Assure le fonctionnement d'appareils servant à déverser des matériaux comme du grain, du charbon ou du minerai, des bennes, des wagons de chemin de fer ou des camions dans des trémies ou sur un convoyeur, en vue de les entreposer, de les charger de nouveau ou de les envoyer à un autre poste pour traitement ultérieur:
Met en place le dispositif de serrage à fixer le wagon, la benne ou le camion en place sur la plate-forme de déchargment, en manoeuvrant des commandes. Manoeuvre les commandes du dispositif de bascule, en succession sur un signal sonore ou visuel, pour basculer et secouer le wagon et le décharger des matériaux qu'il contient. Ramène le wagon à sa position originale et dégage le mécanisme au moyen de commandes à main.
Peut manoeuvrer le mécanisme de commande des portes pour ouvrir la porte du wagon ou de la benne et régler le débit du grain qui se déverse du wagon couvert dans la trémie réceptrice.

9315-134 CONDUCTEUR DE CHARIOT CAVALIER (toutes ind.) DPC:633
conducteur de triqueballe.
FG: 2 PPS: 4 CA: D 5 6 AP: L 4 7

Conduit et entretient un véhicule à quatre roues servant à transporter, sur de courtes distances, des charges sous son châssis surélevé à l'intérieur ou aux abords d'une usine.
Conduit un véhicule, avec ou sans cabine, sous les objets transportés, comme par exemple le bois de construction, les paquets de tôles, ou les poutrelles. Manipule des leviers afin de saisir la charge, de la lever et de la tenir à une faible hauteur du sol. Conduit la machine à destination, et manipule les leviers pour déposer la charge sur le sol. Entretient le véhicule et fait les mises au point courantes.
Peut être désigné selon les matériaux transportés, par exemple:
Conducteur de triqueballe à bois de construction (scieries)

9313-126 DÉCHARGEUR DE GRAINS (entreposage, n.c.a.) DPC:5[illegible]
FG: 2 PPS: 3 CA: I 5 7 AP: L 2 4 7

Assure le fonctionnement de convoyeurs et des appareils auxiliaires servant à peser, à cribler et à transporter les grains d'un navire, d'un camion ou d'un wagon couvert, aux trémies et aux silos:
Fait signe aux autres ouvriers de commencer le déchargement du navire, du camion ou du wagon couvert. Met les convoyeurs en marche pour transporter le grain du puits de déchargement à la bascule, au crible, à la trémie ou au silo, au moyen de commandes à main. Règle la bascule automatique au point déterminé, indiquant le poids de chaque lot, et met le convoyeur en marche pour transporter le grain à la sortie de la bascule, jusqu'à ce que le poids désiré soit atteint. Actionne une manette pour vider la trémie de la bascule et met le convoyeur en marche pour transporter le grain à l'endroit désigné. Déplace la gouloite du convoyeur de la trémie pleine à la trémie vide au besoin. Prend note du poids et de l'état du grain déchargé, du nombre de trémies remplies, de la quantité de grain de chaque lot, de la date du déchargement et compare le poids du grain à celui qui est indiqué sur le bordereau d'expédition. Déplace le grain, par élévateur, du fond du silo jusqu'au sommet, pour le refroidir et le traiter contre la prolifération des bactéries ou des champignons.
Peut être désigné selon la sorte de grain qu'il décharge, par exemple:
Ouvrier au stockage du maïs

9313-138 CONDUCTEUR DE TRANSPORTEUR (transp. par eau) DPC:685
FG: 2 PPS: 2 CA: E 5 AP: L 3 4 7

Assure le fonctionnement du transporteur, de la courroie à flèche et de l'élévateur à godets pour le chargement et le déchargement des navires:
Ouvre et ferme la trappe pour faire sortir en un flot régulier des matières comme le charbon, le gravier, le gypse ou la potasse, et les pousser vers le transporteur et les autres appareils servant à charger ou à décharger les navires. Met le transporteur en marche et l'arrête au moyen d'un interrupteur. Fait fonctionner le système d'arrosage aérien pour asperger les matières et abattre la poussière.
Peut graisser et huiler l'outillage à l'aide d'un pistolet graisseur et d'une burette. Peut nettoyer le poste de travail, en se servant du balai et d'un jet d'eau.

9313-142 CHARGEUR-DÉCHARGEUR (transp. auto.; transp. ferr.; transp. par eau) DPC:567
FG: 2 PPS: 2 CA: D 5 6 7 AP: Lo 2 4 7

Charge des matériaux comme le charbon, le minerai, le grain et les substances chimiques dans des wagons, des navires, des camions ou d'autres véhicules, ou les décharge, en exécutant toute combinaison des tâches suivantes:
Amène le véhicule en position, en faisant des signaux au conducteur du véhicule ou de la machine, ou en se servant d'un treuil et d'un cric ou d'un tracteur automoteur, et le cale pour qu'il reste en place. Met en place la tuyère et la goulotte et le convoyeur dans le wagon, le camion, la trémie, la cale du navire ou le lieu d'entreposage. Ouvre la tuyère ou la goulotte pour commencer le chargement ou le déchargement. Ouvre le dispositif de régulation d'air de l'aspirateur, ou met en marche la pelle mécanique à godet pour déplacer les matériaux. Lève la partie avant de la benne au levier hydraulique, tandis que la grille arrière est couverte, pour déverser la charge. Fait osciller le wagon-trémie pour faciliter le déversement de la charge, au moyen d'un oscillateur pneumatique ou électrique. Met le convoyeur en marche et règle les registres à la main, afin d'acheminer les matériaux vers la trémie déterminée. Ouvre les robinets du réservoir des wagons et met la pompe en marche pour laver le réservoir et verser le reste des matériaux dans d'autres réservoirs. Observe les manomètres et règle les robinets de façon à maintenir dans la pompe la pression voulue. Fait signe au conducteur du treuil de levage d'abaisser ou d'élever la pompe aspirante, ou de la remettre en place. Inscrit les données pertinentes au travail en cours, comme le poids et le volume des matériaux chargés ou déchargés et le nombre de véhicules vidés ou remplis.

9313-112 CONDUCTEUR DE DISPOSITIFS AUTOMATIQUES DE PALETTISATION (toutes ind.) DPC:682
conducteur de transporteur à palettes.
FG: 3 PPS: 5 CA: I 5 6 AP: M 3 4 7

Commande, à partir d'un tableau, le matériel automatique servant à trier, à déplacer et à empiler sur palettes certains produits de fabrication comme le sucre, les éléments de chaussures, les cigarettes ou la fibre d'amiante:
Étudie les calendriers de production et de livraison pour déterminer les étapes du triage et du transport des produits finis, la disposition des conteneurs sur les palettes et leur destination. Observe les objets transportés sur le convoyeur, afin de vérifier leur nature et de déceler les empaquetages défectueux. Manoeuvre les commandes du tableau pour faire dévier les paquets défectueux vers le réceptacle où s'accumulent les rejets, ou retire à la main les paquets défectueux. Tourne le sélecteur du transporteur pour régler l'ordre d'empilage des paquets sur les palettes et pour transférer les charges palettisées sur la plate-forme de stockage ou de livraison. Arrête le transporteur au besoin pour dégager les encombrements. Avise les réparateurs des défauts de fonctionnement. Inscrit au registre les données de production et celles qui ont trait au fonctionnement du matériel de palettisation. Exécute les réglages de peu d'importance, à l'aide d'outils à main.
Peut récupérer les palettes qui tombent du convoyeur et poser les objets qu'elles contenaient sur des palettes vides pour empêcher les obstructions.

ANNEXE 6

PROGRAMME 320.000:"ÉQUIPEMENT MOTORISÉ",
ANNUAIRE DE L'ENSEIGNEMENT SECONDAIRE 79-80
COURS DE FORMATION PROFESSIONNELLE AUX ADULTES,
MINISTÈRE DE L'ÉDUCATION DU QUÉBEC

PROFILS: 333: opérateur de machines lourdes;

334: grutier;

335: opérateur de pelles mécaniques;

336: opérateur d'équipement lourd

320-650	EMBRAYAGE ET FREINS	250-500
320-651	TRANSMISSIONS (DRIVES)	250-500
320-652	CONTRÔLES	750-1500
320-653	COMPRESSEURS ET POMPES	250-500
320-654	TRANSMISSIONS À CHAÎNES, À TAMBOURS	250-500
320-655	TRANSMISSIONS À POULIES ET À CÂBLES	250-500
320-664	SIGNAUX (COMMUNICATIONS)	250-500
320-669	APPAREILS DE LEVAGE	250-1250
320-665	CÂBLES ET ATTACHES	250-500
320-671	SONNETTES (PILE DRIVERS)	250-1250
320-672	TRANSPORT ET ÉRECTION DES GRUES	250-500
320-675	LES GRUES	550-2800
320-676	LES DERRICKS	350-1550

335-000 OPÉRATEUR DE PELLES MÉCANIQUES

OBJECTIFS DU PROFIL

Rendre l'élève capable de vérifier, préalablement à la mise en marche, la condition des systèmes de refroidissement, des moteurs, des freins, des transmissions, des mécanismes d'embrayage et des contrôles de pelles mécaniques; de lubrifier périodiquement selon les instructions du manufacturier; de vérifier périodiquement l'état de la structure des câbles, des poulies, etc.; de porter à l'attention du mécanicien du chantier toute défectuosité mécanique ou usure qui pourrait nuire au rendement opérationnel et sécuritaire de la machine; d'évaluer l'élingue requise en fonction des charges, d'opérer tout genre de pelles mécaniques ou électriques frontales et rétrocaveuses, d'opérer les pelles équipées de bennes traînantes ou preneuses et les excavateurs à bras-rotor; d'opérer tout autre équipement d'excavation analogue monté sur roues ou sur chenilles, fixes ou mobiles.

PERSPECTIVES PROFESSIONNELLES

Les connaissances acquises préparent à l'exercice de la fonction de travail suivante: *opérateur de pelles mécaniques.*

EXIGENCES DE L'EMPLOI

Dextérité. Acuité visuelle, auditive et tactile. Bonne coordination motrice. Imagination excellente. Perception spatiale. Capacité de travailler avec d'autres personnes. Facilité de contact avec le public. Travail à l'intérieur, dans un milieu exposé aux changements brusques de température, au bruit, à la saleté. Âge correspondant aux exigences légales. Étant donné cette exigence, nous avons cru bon de situer les cours de ce profil à la suite d'un cours secondaire général ou professionnel complété.

OPÉRATEUR DE PELLES MÉCANIQUES – 335-600 – 18 500 minutes

320-647	MOTEURS	250-500
320-649	MOTEURS ET GÉNÉRATEURS ÉLECTRIQUES	250-500
320-650	EMBRAYAGE ET FREINS	250-500
320-651	TRANSMISSIONS (DRIVES)	250-500
320-652	CONTRÔLES	750-1500
320-653	COMPRESSEURS ET POMPES	250-500
320-654	TRANSMISSIONS À CHAÎNES, À TAMBOURS	250-500

320-655	TRANSMISSIONS À POULIES ET À CÂBLES	250-500
320-664	SIGNAUX (COMMUNICATIONS)	250-500
320-665	CÂBLES ET ATTACHES	250-500
320-663	PELLES FRONTALES ET RÉTROCAVEUSES	500-4000
320-668	PELLES À BENNES PRENEUSES (CLAMPS) ET À BENNES TRAÎNANTES (DRAGLINES)	250-2000
320-671	SONNETTES (PILE DRIVERS)	250-1250
320-674	«GRADALLS»	250-500

336-000 OPÉRATEUR D'ÉQUIPEMENT LOURD

OBJECTIFS DU PROFIL

Rendre l'élève capable de vérifier, préalablement à la mise en marche, la condition des systèmes de refroidissement, des moteurs, des transmissions, des mécanismes d'embrayage et des contrôles des équipements lourds; de lubrifier périodiquement selon les instructions du manufacturier; de vérifier périodiquement l'état de la structure des câbles, des poulies, etc.; de porter à l'attention du mécanicien du chantier toute défectuosité mécanique ou usure qui pourrait nuire au rendement opérationnel et sécuritaire de la machine; d'opérer les tracteurs sur roues ou chenilles avec flèches godets ou attachements; d'opérer les bulldozers, les brise-béton, les tranchéuses, les décapeuses, les profileuses épandeuses, les chargeuses frontales en butte, les rétrocaveuses «Copine», les niveleuses, les épandeuses d'asphalte ou de béton, les rouleaux compresseurs et les compacteurs non manuels.

PERSPECTIVES PROFESSIONNELLES

Les connaissances acquises préparent à l'exercice de la fonction de travail suivante: *opérateur d'équipements lourds.*

EXIGENCES DE L'EMPLOI

Dextérité. Acuité visuelle, auditive et tactile. Bonne coordination motrice. Imagination excellente. Perception spatiale. Capacité de travailler avec d'autres personnes. Facilité de contact avec le public. Travail à l'extérieur, dans un milieu exposé aux changements brusques de température, au bruit, à la saleté. Âge correspondant aux exigences légales. Étant donné cette exigence, nous avons cru bon de situer les cours de ce profil à la suite d'un cours secondaire général ou professionnel complété.

OPÉRATEUR D'ÉQUIPEMENT LOURD – 336-660 – 27 000 minutes.

320-647	MOTEURS	250-500
320-649	MOTEURS ET GÉNÉRATEURS ÉLECTRIQUES	250-500
320-650	EMBRAYAGE ET FREINS	250-500
320-651	TRANSMISSIONS (DRIVES)	250-500
320-652	CONTRÔLES	750-1500
320-653	COMPRESSEURS ET POMPES	250-500
320-654	TRANSMISSIONS À CHAÎNES, À TAMBOURS	250-500
320-655	TRANSMISSIONS À POULIES ET À CÂBLES	250-500
320-656	CAMIONS À BENNES BASCULANTES HORS ROUTE	250-1250
320-657	ÉPANDEURS ET ROULEAUX COMPACTEURS	1000-2000
320-662	TRACTEURS ET BULLDOZERS	500-2500
320-666	CAMIONS, SEMI-REMORQUES, REMORQUES	250-1250

333-600 OPÉRATEUR DE MACHINES LOURDES

OBJECTIFS DU PROFIL

Rendre l'élève capable de vérifier, préalablement à la mise en marche, la condition des systèmes de refroidissement, des moteurs, des transmissions, des freins, des mécanismes d'embrayage et des contrôles de pelles mécaniques et des équipements lourds; de lubrifier périodiquement selon les instructions du manufacturier; de vérifier périodiquement l'état de la structure des câbles, des poulies, etc.; de porter à l'attention du mécanicien du chantier toute défectuosité mécanique ou usure qui pourrait nuire au rendement opérationnel et sécuritaire de la machine; d'évaluer l'élingue requise en fonction des charges; d'opérer les ponts roulants, les machines à trépan, les sonnettes et les grues équipées de sonnettes; de conduire les grues automotrices sur les routes et les chantiers; d'ériger les grues sur les chantiers; d'opérer les grues de tout genre, grues polyvalentes, suspendues, à chevalement, automatiques, sur locomotives ou camion avec attachements hydrauliques, électriques, mécaniques et électromécaniques; d'opérer tout genre de pelles mécaniques ou électriques frontales et rétrocaveuses; d'opérer les pelles équipées de bennes traînantes ou preneuses et les excavateurs à bras-robot; d'opérer tout autre équipement d'excavation analogue monté sur roues ou sur chenilles, fixes ou mobiles; d'opérer les tracteurs sur roues ou chenilles avec flèches godets ou attachements; d'opérer les béliers mécaniques, les brise-béton, les trancheuses, les décapeuses, les profileuses épandeuses, les chargeuses frontales en butte, les rétrocaveuses «Copine», les niveleuses, les épandeuses d'asphalte ou de béton, les rouleaux compresseurs et les compacteurs non manuels.

PERSPECTIVES PROFESSIONNELLES

Les connaissances acquises préparent à l'exercice des fonctions de travail suivantes: *grutier, opérateur de pelles mécaniques, opérateur d'équipements lourds.*

EXIGENCES DE L'EMPLOI

Dextérité. Acuité visuelle, auditive et tactile. Bonne coordination motrice. Imagination excellente. Perception spatiale. Capacité de travailler avec d'autres personnes. Facilité de contact avec le public. Travail à l'extérieur, dans un milieu exposé aux changements brusques de température, au bruit, à la saleté. Âge correspondant aux exigences légales. Étant donné cette exigence, nous avons cru bon de situer les cours de ce profil à la suite d'un cours secondaire général ou professionnel complété.

OPÉRATEUR DE MACHINES LOURDES – 333-600 – 54 000 minutes

320-647	MOTEURS	250-500
320-649	MOTEURS ET GÉNÉRATEURS ÉLECTRIQUES	250-500
320-650	EMBRAYAGE ET FREINS	250-500
320-651	TRANSMISSIONS (DRIVES)	250-500
320-652	CONTRÔLES	250-1500
320-653	COMPRESSEURS ET POMPES	250-500
320-654	TRANSMISSIONS À CHAÎNES, À TAMBOURS	250-500
320-655	TRANSMISSIONS À POULIES ET À CÂBLES	250-500
320-656	CAMIONS À BENNES BASCULANTES HORS ROUTE	250-1250
320-657	ÉPANDEURS ET ROULEAUX COMPACTEURS	1500-2000
320-658	ROULEAU COMPACTEUR D'ASPHALTE	500-1000
320-659	ÉPANDEUR DE BÉTON	500-1000
320-660	ÉQUIPEMENT POUR LA MISE EN PLACE DU BÉTON	500-1000
320-661	ÉQUIPEMENT DE FINITION DES BÉTONS	500-1000
320-662	TRACTEURS ET BULLDOZERS	500-2500
320-663	PELLES FRONTALES ET RÉTROCAVEUSES	500-4000
320-664	SIGNAUX (COMMUNICATIONS)	250-500
320-665	CÂBLES ET ATTACHES	250-500
320-666	CAMIONS, SEMI-REMORQUES, REMORQUES	250-1250
320-667	CHARGEUSES FRONTALES ET RÉTROCAVEUSES (LOADERS)	250-1250
320-668	PELLES À BENNES PRENEUSES (CLAMPS) ET À BENNES TRAÎNANTES (DRAGLINES)	500-2500
320-669	APPAREILS DE LEVAGE	250-1250
320-670	NIVELEUSES (GRADERS)	1000-6500
320-671	SONNETTES (PILE DRIVERS)	250-1250
320-672	TRANSPORT EN ÉRECTION DES GRUES	250-500
320-673	DÉCAPEUSES (SCRAPERS)	250-1250
320-674	«GRADALLS»	250-500
320-675	LES GRUES	500-2500
320-676	LES DERRICKS	250-1250
320-677	LES GRUES À PYLÔNES (TOWER CRANES)	500-2500

334-000 GRUTIER

OBJECTIFS DU PROFIL

Rendre l'élève capable de vérifier, préalablement à la mise en marche, la condition des systèmes de refroidissement, des moteurs, des transmissions, des freins, des mécanismes d'embrayage et des contrôles de pelles mécaniques et des équipements; de lubrifier périodiquement selon les instructions du manufacturier; de vérifier périodiquement l'état de la structure des câbles, des poulies, etc.; de porter à l'attention du mécanicien du chantier toute défectuosité mécanique ou usure qui pourrait nuire au rendement opérationnel et sécuritaire de la machine; d'évaluer l'élingue requise en fonction des charges; d'opérer les ponts roulants, les machines à trépan, les sonnettes et les grues équipées de sonnettes; de conduire les grues automotrices sur les routes et les chantiers; d'ériger les grues sur les chantiers; d'opérer les grues de tout genre telles que: grues polyvalentes, suspendues, à chevalement, automatiques, sur locomotives ou camion avec attachements hydrauliques, électriques, mécaniques et électromécaniques.

PERSPECTIVES PROFESSIONNELLES

Les connaissances acquises préparent à l'exercice de la fonction de travail suivante: *grutier.*

EXIGENCES DE L'EMPLOI

Dextérité. Acuité visuelle, auditive et tactile. Bonne coordination motrice. Imagination excellente. Perception spatiale. Capacité de travailler avec d'autres personnes. Facilité de contact avec le public. Travail à l'extérieur, dans un milieu exposé aux changements brusques de température, au bruit, à la saleté. Âge correspondant aux exigences légales. Étant donné cette exigence, nous avons cru bon de situer les cours de ce profil à la suite d'un cours secondaire général ou professionnel complété.

GRUTIER – 334-000 – 18 000 minutes

320-647	MOTEURS	250-500
320-649	MOTEURS ET GÉNÉRATEURS ÉLECTRIQUES	250-500

320-667	CHARGEUSES FRONTALES ET RÉTROCAVEUSES (LOADERS)	250-1250
320-670	NIVELEUSES (GRADERS)	1000-6500
320-673	DÉCAPEUSES (SCRAPERS)	250-1250

C. COURS COMPLÉMENTAIRES (description sommaire)

320-711 MOTOCYCLETTES 100-3500

Étude générale de la construction des motocyclettes et des méthodes d'entretien et de dépannage avec expérimentation dans des situations concrètes.

320-721 MOTO-NEIGES 1000-3500

Étude générale de la construction des moto-neiges et des méthodes d'entretien et de dépannage avec expérimentation dans des situations concrètes.

320-731 ENTRETIEN D'UN VÉHICULE-MOTEUR 1000-4500

Connaissance générale des composants d'un véhicule-moteur et des méthodes d'entretien routinier. Étude des principes et des techniques de conduite routière. Expérimentation des connaissances acquises.

320-741 MOTEURS À COMBUSTION INTERNE 1000-3500

Les principes généraux de construction et de fonctionnement des moteurs à combustion interne. Méthodes et processus de mise au point des éléments de réglage de fonctionnement.

320-751 ENTRETIEN DE LA CARROSSERIE 1000-3500

Méthodes et entretien de la carrosserie et des accessoires de l'automobile. Caractéristiques des éléments de carrosserie et particularités d'entretien.

DOCUMENTS OFFICIELS

Code 16-4C21, cahier 02 1977-1979 de l'annuaire de l'enseignement secondaire. Cours de formation professionnelle.

Code 16-4138, recueil des programmes d'étude du secteur Équipement Motorisé.

Guides pédagogiques

Modèle de planification du tronc commun du secteur Équipement Motorisé. (suggestions méthodologiques). Document de travail en consultation 1975-76.

Cahier d'objectifs généraux et intermédiaires. Mécanique diesel. Document de travail en consultation, 1976.

Cahier d'objectifs généraux et intermédiaires. Mécanique Automobile I et Mécanique Automobile III. Document de travail en consultation, 1976.

Cahier d'objectifs généraux et intermédiaires Mécanique Automobile II. Document de travail en consultation, 1976.

Cahier d'objectifs généraux et intermédiaires Mécanique des Véhicules Légers. Document de travail en consultation, 1976.

Cahier d'objectifs généraux et intermédiaires Carrosserie. Document de travail en consultation, 1976.

Modèle de planification de l'enseignement des cours de l'exploration technique du secteur Équipement Motorisé. Document de travail en consultation, 1976.

Modèle de planification des cours complémentaires du secteur Équipement Motorisé. Document de travail en préparation, 1976.

ANNEXE 7

DESCRIPTION-TYPE DE DEUX TÂCHES ASSIMILABLES AUX FONCTIONS DES ÉQUIPES DE QUAI DANS LES RAFFINERIES DE MONTRÉAL ET DE QUÉBEC, TIRÉES DE LA CLASSIFICATION CANADIENNE DESCRIPTIVE DES PROFESSIONS :

- chargeur - déchargeur de liquides;
- chargeur de bateaux-citernes.

...AUX GRUES ET PELLES

...ES (toutes ind.) DPC:667
5 CA: E 5 6 PA: M 2 3 4 5 7

...ours de pelles mécaniques qui déplacent ...ou ou des matières comme du minerai, du ...ies déchets de métal, des charpentes en acier ..., en exécutant toute combinaison des tâches

...chemin de fer à l'aide d'un appareil de traction ...pour les charger ou les décharger. Attache ou ... des câbles, des chaînes, des élingues, des cram... aux objets à soulever ou à déplacer. Met en place ...bois, cales ou des vérins pour donner de l'assiette à la grue ...que les objets à déplacer ne soient pas endommagés, et pour ...les dispositifs de sécurité. Guide de la voix ou du geste le ... qui fait ou déplace les charges, lorsque sa vue est obstruée. ...ait tirer des charges que la grue va déposer, pour les placer à ...ment désiré. Pose des madriers sur le sol afin de constituer un ...ge de roulement pour les grues chenillées. Attelle et dételle des ...ges de chemin de fer, et manœuvre des leviers d'aiguillage. Vérifie ...at des chaînes, des élingues, des cordes, des câbles, des crochets et ...es moyens d'accrochage et prévient le chef d'équipe ou le contre...tre quand l'état est défectueux. Graisse les pièces mobiles de la ...e ou de la pelle mécanique avec un pistolet graisseur et une burette.

9313-DOCKERS ET MANUTENTIONNAIRES

...groupe de base comprend les travailleurs qui chargent ou ...chargent les bateaux, les péniches, les camions, les wagons ...autres véhicules de transport. Leur travail consiste à conduire et entretenir le matériel de manutention; à rassembler la ...rchandise dans des élingues; à l'entasser sur des palettes ... d'en faciliter le déplacement et à l'arrimer dans les ...eaux, les wagons et les camions.

3-110 DÉBARDEUR (transp. par eau) DPC:683
docker.
FG: 3 PPS: 5 CA: E 5 6 AP: M 4 7

...duit des machines servant à la manutention des charges, comme ...treuil mécanique, un chargeur de grain, une grue ou un chariot de ...utention, afin de charger ou de décharger les navires et de trans...er les charges sur les quais ou aux environs immédiats.
...duit une grue ou un palan pour charger ou décharger les navires ...jets comme des voitures, des rouleaux de papier, des caisses, du ... de construction, des rebuts de métal ou des poutres d'acier, au ...en d'un croc, d'un aimant ou d'une élingue entourant le colis. Met ...marche et arrête l'écoulement du grain du déchargeur et déplace ...tage du déchargeur d'une écoutille à une autre suivant les phases du ...gement, en manœuvrant des commandes à main. Conduit un ...not de manutention le long des quais ou sur les navires pour ...porter des charges comme du bois de construction, des machines ...es sur palettes, des marchandises en caisses ou en conteneurs et ...pprocher des palans. Conduit un tracteur pour amener les chariots ...rés des hangars aux quais. Met en marche ou arrête les convoyeurs ...transportent les marchandises des hangars aux quais.
...exécuter certaines tâches, comme brêler ou fixer la cargaison à ...d'un navire, accrocher les élingues, les crocs ou d'autres dispositifs de levage aux grues ou aux palans, en vue du chargement ou du ...argement, et commander par signaux aux autres débardeurs de ...cer, de monter ou de descendre les charges. Peut diriger le travail ...ouvriers des quais occupés au chargement ou au déchargement des ...res. Peut être désigné selon les machines qu'il conduit.

9313-114 CONDUCTEUR DE GRUE DE QUAI (transp. par eau) DPC:683
FG: 2 PPS: 4 CA: I 5 7 AP: L 4 7

Conduit une grue à tour servant à charger les navires de matériaux comme le charbon ou le minerai.
Met la grue en marche et l'amène auprès du chaland ou du navire. Met le convoyeur en place au-dessus de l'écoutille et abaisse la glissière télescopique et le dispositif d'arrimage dans la cale du navire, en manœuvrant des commandes à main. Observe les signaux des membres de l'équipage et fait fonctionner les convoyeurs en conséquence pour transporter les matériaux de l'entrepôt à la cale du navire. Observe le passage des matériaux sur le convoyeur et en règle le débit pour empêcher que le convoyeur ne soit surchargé ou que les matériaux ne se répandent, en manœuvrant des commandes à main.
Peut observer les voyants du tableau de commande, les compteurs, les enregistreurs ou le téléviseur en circuit fermé pour déterminer la quantité de matériaux sur le convoyeur ou pour déceler les défauts dans le fonctionnement de l'appareil. Peut corriger lui-même le mauvais fonctionnement en manœuvrant les commandes, ou aviser le surveillant. Peut tenir le registre des temps de chargement.

9313-118 CHARGEUR DE BATEAUX-CITERNES (transp. par eau) DPC:664
FG: 2 PPS: 4 CA: E 4 6 7 AP: M 2 3 4

Charge et décharge les bateaux-citernes de leur cargaison liquide comme de pétrole, d'essence, de mazout, d'acide sulfurique ou de liqueur d'alun.
Lit le tableau des navires attendus dans le port, afin de s'informer du nom du bateau, du quai où il accoste, du nombre et du genre de tuyaux à raccorder. Choisit les tuyaux qui conviennent au produit à pomper. Amène le raccord du tuyau du quai près de la vanne du bateau, en se servant d'un treuil à flèche, et boulonne le raccord à la vanne, en se servant d'une clef. Relie le bateau au quai par une prise de terre suspendue au tuyau afin de prévenir l'explosion que pourrait provoquer l'électricité statique produite par le passage du liquide dans le tuyau. Ouvre la vanne afin de laisser couler le liquide dans le tuyau, et fait signe au pompiste du bord de mettre les pompes en marche pour décharger le bateau. Prévient par signe le pompiste du bateau quand il doit vider les citernes de leur lest. Fait signe au pompiste de l'installation à terre de pomper le chargement dans le bateau. Essaie les tuyaux du quai à l'air comprimé pour s'assurer qu'ils sont utilisables. Lubrifie pompes et vannes, et fait les petites réparations à l'outillage du quai.
Aide les navires à quai à refaire le plein de combustible pour leurs machines ou moteurs en raccordant les tuyaux appropriés des réservoirs du quai aux réservoirs du bord.
Peut assurer le fonctionnement d'appareils automatisés, commandés par ordinateur, pour charger et décharger les bateaux-citernes. Peut être désigné selon le type des bateaux habituellement chargés, par exemple:
Chargeur de péniches

9313-122 DÉMÉNAGEUR (transp. auto.) DPC:683
FG: 2 PPS: 3 CA: D 6 AP: TLo 2 3 4

Transporte les meubles, machines et matériel de bureau des habitations, maisons de rapport, bureaux et entrepôts.
Porte les articles au fourgon de déménagement, ou les place sur des chariots pour les rouler jusqu'au fourgon. Dispose les articles dans le fourgon de façon à former une charge compacte, en se servant de toiles matelassées et de cordes pour assujettir les articles et empêcher qu'ils ne soient brisés ou endommagés. Conduit un camion d'un lieu de travail à l'autre. Dégage les articles des cordes et toiles, et décharge le fourgon parvenu à destination. Porte les articles aux endroits du bâtiment qui lui sont indiqués.
Peut dresser l'inventaire des objets à déménager. Peut faire de menues réparations aux meubles et au matériel.

FG: 2 PPS: 3 CA: 1 5 7 AP: L 2 4 7

Assure le fonctionnement de convoyeurs et des appareils auxiliaires servant à peser, à cribler et à transporter les grains d'un navire, d'un camion ou d'un wagon couvert, aux trémies et aux silos:
Fait signe aux autres ouvriers de commencer le déchargement du navire, du camion ou du wagon couvert. Met les convoyeurs en marche pour transporter le grain du puits de déchargement à la bascule, au crible, à la trémie ou au silo, au moyen de commandes à main. Règle la bascule automatique au point déterminé, indiquant le poids de chaque lot, et met le convoyeur en marche pour transporter le grain à la trémie de la bascule, jusqu'à ce que le poids désiré soit atteint. Actionne une manette pour vider la trémie de la bascule et met le convoyeur en marche pour transporter le grain à l'endroit désigné. Déplace la goulotte du convoyeur de la trémie pleine à la trémie vide au besoin. Prend note du poids et de l'état du grain déchargé, du nombre de trémies remplies, de la quantité de grain de chaque lot, de la date du déchargement et compare le poids du grain à celui qui est indiqué sur le bordereau d'expédition. Déplace le grain, par élévateur, du fond du silo jusqu'au sommet, pour le refroidir et le traiter contre la prolifération des bactéries ou des champignons.
Peut être désigné selon la sorte de grain qu'il décharge, par exemple:
Ouvrier au stockage du maïs

9313-130 OUVRIER AU DÉCHARGEMENT DE VÉHICULES DE TRANSPORT (entreposage, *n.c.a.*; transp. auto.; transp. *ferr.*) DPC:685
FG: 2 PPS: 3 CA: 1 AP: L 4 6 7

Assure le fonctionnement d'appareils servant à déverser des matériaux comme du grain, du charbon ou du minerai, des bennes, des wagons de chemin de fer ou des camions dans des trémies ou sur un convoyeur, en vue de les entreposer, de les charger de nouveau ou de les envoyer à un autre poste pour traitement ultérieur:
Met en place le dispositif de serrage à fixer le wagon, la benne ou le camion en place sur la plate-forme de déchargment, en manœuvrant des commandes. Manœuvre les commandes du dispositif de bascule, en succession sur un signal sonore ou visuel, pour basculer et secouer le wagon et le décharger des matériaux qu'il contient. Ramène le wagon à sa position originale et dégage le mécanisme au moyen de commandes à main.
Peut manœuvrer le mécanisme de commande des portes pour ouvrir la porte du wagon ou de la benne et régler le débit du grain qui se déverse du wagon couvert dans la trémie réceptrice.

9313-134 CHARGEUR-DÉCHARGEUR DE LIQUIDES (toutes ind.) DPC:587
FG: 2 PPS: 3 CA: E 6 7 AP: M 2 3 4

Charge les chalands, les wagons-citernes, les camions ou les réservoirs de stockage de matières liquides comme les substances chimiques, le pétrole, les huiles comestibles, le sirop ou la mélasse, ou fait le déchargement:
Compare les numéros matricules des wagons-citernes avec ceux qui sont indiqués sur les bordereaux de chargement, pour s'assurer que les wagons sont ensuite placés comme il convient par les équipes de travail. Fixe au conduit une prise de terre, pour détourner à la terre l'électricité statique et empêcher tout risque d'explosion des liquides combustibles. Enlève les bouchons de remplissage des citernes ou des véhicules, au moyen d'outils à main, et les replace selon le cas. Examine les citernes, à l'intérieur pour s'assurer de leur propreté, et à l'extérieur pour déceler les fuites ou les dommages. Relie le conduit aux vannes de remplissage ou de vidage ou place l'ajutage du conduit sur le réservoir et règle le tout en vue des opérations de chargement ou déchargement. Tourne les robinets pour laisser entrer l'air sous pression dans le wagon-citerne et refouler les matières dans les réservoirs de stockage, ou déverse des matières au moyen de pompes aspirantes [illegible] compteur pour contrôler le volume de liquide déversé. Fait un essai de densité relative sur un échantillon du liquide, au moyen d'un hydromètre. Inscrit la densité sur le bordereau de chargement. Transcrit sur une affiche les coordonnées du chargement et fixe l'affiche sur le réservoir. Scelle les vannes de déchargement du wagon-citerne, au moyen d'un plomb.
Peut peser les camions avant et après le chargement et calculer le poids du liquide chargé. Peut être désigné selon le produit qu'il charge ou qu'il décharge, par exemple:
Chargeur de graisses et d'huiles
Chargeur de réservoir de chlore

9313-138 CONDUCTEUR DE TRANSPORTEUR (transp. par eau) DPC:688
FG: 2 PPS: 2 CA: E 5 AP: L 1 4 7

Assure le fonctionnement du transporteur, de la courroie à flèche et de l'élévateur à godets pour le chargement et le déchargement des navires:
Ouvre et ferme la trappe pour faire sortir en un flot régulier des matières comme le charbon, le gravier, le gypse ou la potasse, et les pousser vers le transporteur et les autres appareils servant à charger ou à décharger les navires. Met le transporteur en marche et l'arrête au moyen d'un interrupteur. Fait fonctionner le système d'arrosage d'eau pour asperger les matières et abattre la poussière.
Peut graisser et huiler l'outillage à l'aide d'un pistolet graisseur ou d'une burette. Peut nettoyer le poste de travail, en se servant du balai et d'un jet d'eau.

9313-142 CHARGEUR-DÉCHARGEUR (transp. auto., transp. *ferr.*; transp. par eau) DPC:587
FG: 2 PPS: 2 CA: D 5 6 7 AP: Lo 2 4 7

Charge des matériaux comme le charbon, le minerai, le grain ou des substances chimiques dans des wagons, des navires, des camions ou d'autres véhicules, ou les décharge, en exécutant toute combinaison des tâches suivantes:
Amène le véhicule en position, en faisant des signaux au conducteur du véhicule ou de la machine, ou en se servant d'un treuil et d'un crochet d'un tracteur automoteur, et le cale pour qu'il reste en place. Met en place la tuyère et la goulotte et le convoyeur dans le wagon, le camion, la trémie, la cale du navire ou le lieu d'entreposage. Ouvre la trappe de la goulotte pour commencer le chargement ou le déchargement. Ouvre le dispositif de régulation d'air de l'aspirateur, ou met en marche la pelle mécanique à godet pour déplacer les matériaux. Lève la porte avant de la benne au levier hydraulique, tandis que la grille arrière est ouverte, pour déverser la charge. Fait osciller le wagon-trémie pour faciliter le déversement de la charge, au moyen d'un oscillateur pneumatique ou électrique. Met le convoyeur en marche et règle les trémies à la main, afin d'acheminer les matériaux vers la trémie sélectionnée. Ouvre les robinets du réservoir des wagons et met la pompe en marche pour laver le réservoir et verser le reste des matières dans d'autres réservoirs. Observe les manomètres et règle le système de façon à maintenir dans la pompe la pression voulue. Fait signe au conducteur du treuil de levage d'abaisser ou d'élever la pompe aspirante, ou de la remettre en place. Inscrit les données sur le travail en cours, comme le poids et le volume des matières chargées ou déchargés et le nombre de véhicules vidés ou remplis.

9313-134 CHARGEUR-DÉCHARGEUR DE LIQUIDES (toutes ind.) DPC:587
FG: 2 PPS: 3 CA: E 6 7 AP: M 2 3 4

Charge les chalands, les wagons-citernes, les camions ou les réservoirs de stockage de matières liquides comme les substances chimiques, le pétrole, les huiles comestibles, le sirop ou la mélasse, ou fait le déchargement:
Compare les numéros matricules des wagons-citernes avec ceux qui sont indiqués sur les bordereaux de chargement, pour s'assurer que les wagons sont ensuite placés comme il convient par les équipes de travail. Fixe au conduit une prise de terre, pour détourner à la terre l'électricité statique et empêcher tout risque d'explosion des liquides combustibles. Enlève les bouchons de remplissage des citernes ou des véhicules, au moyen d'outils à main, et les replace selon le cas. Examine les citernes, à l'intérieur pour s'assurer de leur propreté, et à l'extérieur pour déceler les fuites ou les dommages. Relie le conduit aux vannes de remplissage ou de vidage ou place l'ajutage du conduit sur le réservoir et règle le tout en vue des opérations de chargement ou déchargement. Tourne les robinets pour laisser entrer l'air sous pression dans le wagon-citerne et refouler les matières dans les réservoirs de stockage, ou déverse des matières au moyen de pompes aspirantes

par gravité. Détache le conduit et replace les bouchons en se servant clefs. Plonge une jauge dans la citerne, ou fait la lecture du pteur pour contrôler le volume de liquide déversé. Fait un essai de nsité relative sur un échantillon du liquide, au moyen d'un hydromè- Inscrit la densité sur le bordereau de chargement. Transcrit sur une iche les coordonnées du chargement et fixe l'affiche sur le réservoir. lle les vannes de déchargement du wagon-citerne, au moyen d'un mb.
ut peser les camions avant et après le chargement et calculer le poids liquide chargé. Peut être désigné selon le produit qu'il charge ou 'il décharge, par exemple:
argeur de graisses et d'huiles
argeur de réservoir de chlore

ANNEXE 8

DESCRIPTION DE LA TÂCHE DE "SURVEILLANT D'ÉQUIPE", SERVICE AU QUAI DE LA RAFFINERIE ULTRAMAR CANADA INC., À SAINT-ROMUALD.

PERSONNEL & CONFIDENTIEL

76

ULTRAMAR CANADA INC.

Description de poste

POSTE	: Surveillant d'équipe	LIEU DE TRAVAIL:		Raffinerie de Saint-Romuald
TITULAIRE	:	DATE	:	juin 1981
DIVISION/ SERVICE	: Quai/Approvisionnement & Transport			

RAISON D'ETRE

Le titulaire dirige toutes les opérations de transbordement de produits pétroliers aux installations portuaires de la raffinerie de Québec. Il obtient et prépare les données requises pour la préparation des dossiers de navires et le calcul des cargaisons.

NATURE ET ETENDUE

Le surveillant d'équipe relève du contremaître du quai de qui relève six autres surveillants. Un assistant relève du surveillant et exécute des tâches manuelles telles que manutention de vannes, prise de températures et cueillette d'échantillons des produits pétroliers.

Le surveillant collabore étroitement avec le préposé aux réservoirs terrestres; ils effectuent conjointement les multiples enlignements des pipelines qui desservent le quai. Il communique également avec le technicien de laboratoire afin de s'assurer de la bonne qualité des produits reçus ou livrés. Il doit établir et entretenir une bonne communication avec les officiers des navires à quai afin d'éviter les déversements ou les contaminations et d'effectuer les chargements ou déchargements sécuritairement mais le plus rapidement possible.

Le surveillant d'équipe représente la compagnie Ultramar et signe toute documentation pertinente en son nom lorsque des navires étrangers se rendent à notre quai. A l'arrivée d'un navire, il supervise l'action des amarreurs. Leur nombre dépend de la fréquence et de l'importance des navires. Le surveillant est responsable de toutes les opérations nécessaires au calcul des volumes de produits pétroliers transbordés. La planification de son travail est primordiale et il doit aussi rester au fait de tout changement de procédures et parfaire ses connaissances dans les méthodes de calcul et de jaugeage afin de demeurer efficace.

.../2

Le surveillant est de plus en plus accaparé par des procédures de contrôle et doit fréquemment se rendre sur les navires pour des périodes de temps relativement longues; il en résulte que sa disponibilité est affectée. Exemple: si deux navires terminent leur chargement simultanément, il y aura des délais qui représentent énormément d'argent.

Le surveillant émet les permis de travail à l'intérieur de ses installations et doit s'assurer que les règlements relatifs à la sécurité sont observés. Il est responsable du bon fonctionnement de ses installations et se doit de les vérifier régulièrement. Il doit aussi entraîner le personnel placé sous ses ordres, le motiver et le diriger.

Le surveillant jouit d'une grande liberté d'action dans l'exercice de ses fonctions. Il fera appel à son supérieur lorsque les procédures le spécifient ou lors d'un événement inhabituel. Exemple: si, à la fin d'un déchargement de brut, le surveillant découvre une perte substantielle, il doit en aviser son contremaître.

DIMENSIONS

Le surveillant d'équipe est directement responsable d'un équipement dont le coût initial était de $8 millions. Il dirige, sur une base occasionnelle, 4 à 6 personnes additionnelles fournies par une société de service.

FINALITES PRINCIPALES

1. Veiller à ce que le transbordement de produits pétroliers s'effectue le plus efficacement possible par un bon contrôle et en suivant les procédures pour réduire les coûts des navires à quai.

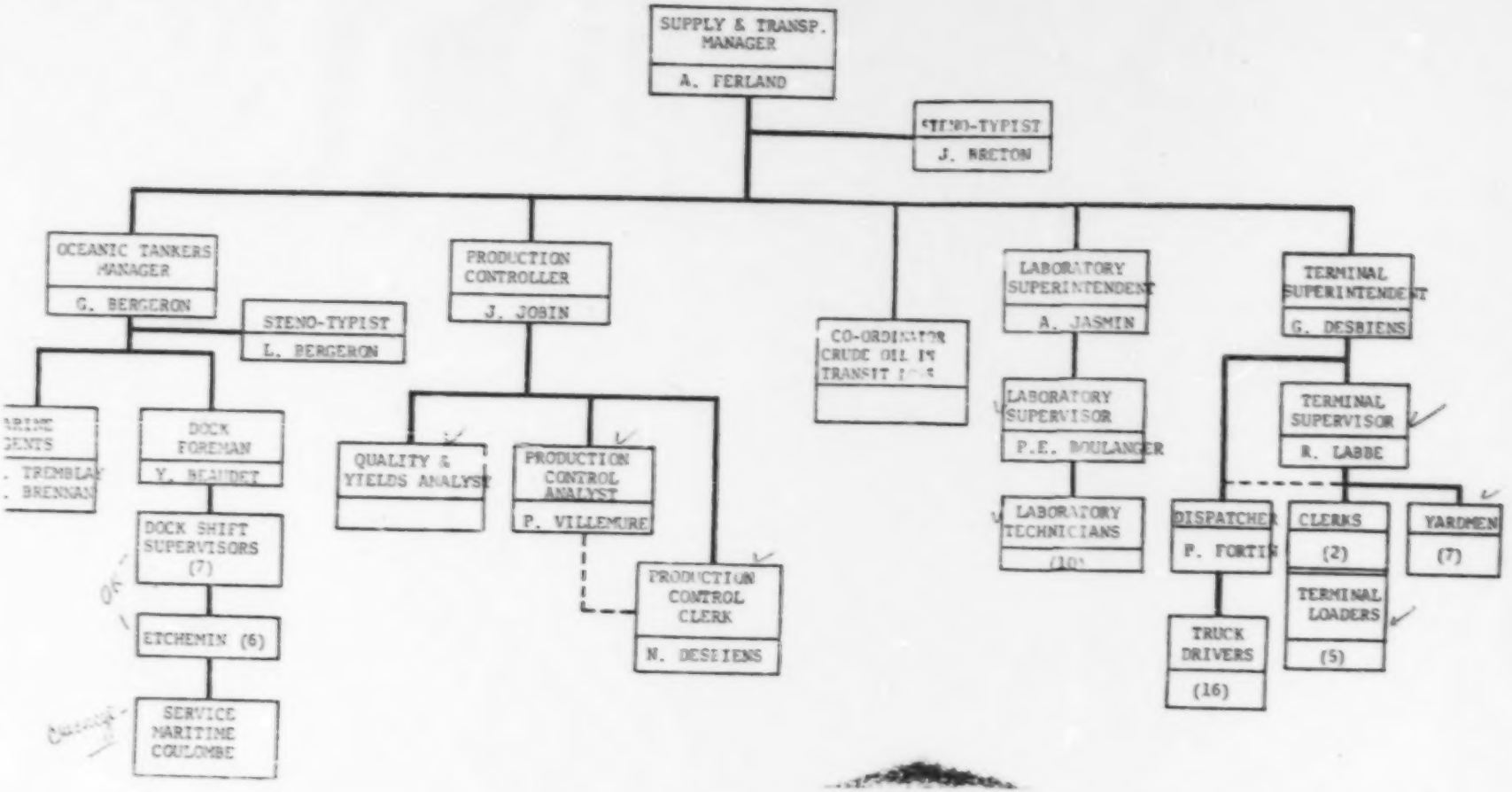
2. Déterminer le plus exactement possible les quantités transbordées pour ainsi minimiser les pertes d'argent résultant de volumes erronés.

3. Motiver et entraîner son assistant pour lui permettre de le remplacer lorsqu'il n'est pas disponible et pour augmenter son efficacité générale.

4. Maintenir le haut degré d'efficacité opérationnelle du quai par une surveillance constante des installations et un entretien soigné.

.../3

SUPPLY & TRANSPORTATION DEPARTMENT



ANNEXE 9

DESCRIPTION-TYPE DE LA TÂCHE DE "CAPITAINE D'ARMEMENT", TIRÉE DE LA CLASSIFICATION CANADIENNE DESCRIPTIVE DES PROFESSIONS

9159-112 CAPITAINE D'ARMEMENT (transp. par eau) DPC:168
capitaine de port.
FG: 4 PPS: 7 CA: D AP: S 4 5 6

Dirige, à terre, les services destinés aux bateaux d'une compagnie de navigation:
Prend connaissance du message radiotélégraphique du capitaine de

navire pour savoir quels sont les services requis. Passe la commande des approvisionnements ou du matériel à livrer à quai, à l'arrivée du bateau. Détermine le nombre de travailleurs et le temps nécessaire pour le chargement et le déchargement du navire, et demande le personnel voulu. Passe la commande de carburant et convient de la date et de l'heure de la livraison. Prend des dispositions à l'égard d'autres services, comme le versement des paies, les inspections, les essais et les révisions, conformément aux règlements du gouvernement, ou à la demande de la compagnie. Informe le capitaine du navire, par radiotéléphone, des dispositions prises. Établit des rapports relatifs au navire, comme le tonnage transporté, le temps passé au port et les services d'arrimage.
Peut demander du personnel de remplacement pour l'équipage du navire. Peut commander un navire, lorsque le capitaine est malade ou dans d'autres cas d'urgence.

FIN